JAHRGANG 13
NOVEMBER 1964

11

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN





TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,–

32 542
A 4933 E

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



11 NOVEMBER 1964 · BERLIN · 13. JAHRGANG



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband. Erscheint im TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlagsleiter: Herbert Linz; **Redaktion „Der Modelleisenbahner";** Leitender Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. Grafische Gestaltung: Evelin Gillmann. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin NO 55, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167 und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1, rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, Leipzig C 1, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Ausschnitt der H0-Modellbahnanlage der Brüder Leo und Evžen Altstern aus Brno/ČSSR. Gleise und Fahrzeuge sind handelsüblich, alle Hochbauten wurden von den Brüdern Altstern selbst gebastelt.

Foto: E. Altstern, Brno/ČSSR

Rücktitelbild

Personenzug mit einer Lok der Baureihe 83¹⁰ auf der Brücke bei Rippach (Strecke Leipzig–Plagwitz–Pörsten)

Foto: G. Illner, Leipzig

In Vorbereitung

XI. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Budapest

Wendezugbetrieb auf der Strecke Dresden–Schöna

Elektrische Lokomotive Re 4/4 II der SBB

Modellstadt Madurodam

XI. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1964

Der traditionelle jährliche Internationale Modellbahnwettbewerb fand in diesem Jahr erstmalig in Budapest statt. Unsere ungarischen Modellbahnfreunde haben sich bei der Vorbereitung und der Durchführung des Wettbewerbs sowie der damit verbundenen großen Modellbahnausstellung sehr große Mühe gegeben. Es war eine gelungene Veranstaltung, an die alle Teilnehmer und Besucher oft und gern zurückdenken werden. Selbst das Wetter war den Modelleisenbahnern gut gesonnen, und so konnten die vielen ausländischen Besucher die eigenartige Schönheit der ungarischen Hauptstadt bei herrlichem Sonnenschein genießen.

Dem Wettbewerbsaufruf der Modelleisenbahn-Organisation der ČSSR, der Ungarischen Volksrepublik und der DDR waren in diesem Jahr zahlreiche Modellbauer aus England, der Schweiz, Italien, Österreich, Westdeutschland, den Volksrepubliken Polen und Ungarn, der ČSSR und der DDR gefolgt. Die Gastgeber hatten diesmal Mühe, alle eingesandten Modelle in dem vorgesehenen Ausstellungsraum unterzubringen. Die Modellbauer aus unserer Republik konnten beim diesjährigen Wettbewerb wieder schöne Erfolge mit nach Hause nehmen, gelang es ihnen doch, insgesamt 22 Preise zu erringen. Für die internationale Jury war es oftmals sehr schwer, unter den vielen hervorragenden Modellen in jeder Bewertungsgruppe die Besten zu ermitteln. Gediegene Erinnerungsmedaillen und Preise sind für die Sieger des diesjährigen Internationalen Modellbahnwettbewerbs eine schöne Erinnerung. Die große Bedeutung dieses Wettbewerbs unterstreichen auch die wertvollen Ehrenpreise, die vom Minister für Verkehrs- und Postwesen der VR Ungarn, vom Generaldirektor der MAV, vom Generalsekretär der ungarischen Eisenbahner-Gewerkschaft sowie vom Wissenschaftlichen Verein, dem Budapester Verkehrsmuseum und von den italienischen Modelleisenbahnern zur Verfügung gestellt wurden.

Höhepunkt der Veranstaltungen zum XI. Internationalen Modellbahnwettbewerb bildete die feierliche Eröffnung der großen Modellbahnausstellung, die in Anwesenheit des Ministers für Verkehrs- und Postwesen der VR Ungarn, Herrn Prof. Dr. Csanàdi, erfolgte. Nach der Begrüßung der Gäste durch den Präsidenten des Ungarischen Modelleisenbahn-Verbandes, Herrn Dipl.-Ing. Ferenc Szegö, hielt der Generalsekretär der Ungarischen Eisenbahner-Gewerkschaft, Herr Antal Szabo, die Festansprache. Er überbrachte den Modelleisenbahnern die Grüße ihrer Kollegen vom großen Vorbild und würdigte besonders die Verdienste der Freunde der kleinen Eisenbahn bei der Verbreitung des Verständnisses für die Belange der Eisenbahnen und der Förderung des Nachwuchses für das Verkehrswesen. In Vertretung des Präsidenten des MOROP, Herrn Dipl.-Ing. Siegwart, überbrachte Herr Josef Binder aus Wien die Grüße des Modellbahn-Verbandes Europa. Im Namen der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn aus der DDR beglückwünschte der Vizepräsident unseres Verbandes, Herr Ehrhard Thiele, die ungarischen Freunde zu der gelungenen Ausgestaltung der Ausstellung. Delegationen aus der ČSSR und der VR Polen überbrachten die Grüße der Modelleisenbahner ihrer Länder.

Die Ausstellung fand im großen Saal der Hochschule für Verkehrswesen in Budapest statt. In geschmackvollen Glasvitrinen waren die Wettbewerbsmodelle ausgestellt. Als Umrahmung dienten einige Modelleisenbahn-Anlagen, darunter auch die vielen Freunden bekannte Großanlage der Arbeitsgemeinschaft Meißen und die erstmalig vorgestellte Nachbildung des Fährbahnhofs Saßnitz mit Hafen und Eisenbahnfähre der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“ aus Leipzig. Das große Interesse der Budapester an der Ausstellung brachte die Ausstellungsleitung oftmals in arge Verlegenheit, denn der verhältnismäßig große Saal war oftmals dem Andrang der Besucher nicht mehr gewachsen.

Zusammenfassend muß man sagen: Der Wettbewerb in Budapest war eine gelungene und hervorragend organisierte Veranstaltung, die die Tradition der Internationalen Modellbahn-Wettbewerbe fortsetzte und Zeugnis ablegte von der großen Unterstützung, die auch die ungarischen Modelleisenbahner durch alle Institutionen ihres sozialistischen Staates genießen.

Wir möchten nicht versäumen, auch an dieser Stelle nochmals unseren ungarischen Freunden für die erfolgreiche Durchführung des XI. Internationalen Modellbahnwettbewerbs die herzlichsten Glückwünsche und den Dank des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes und der Redaktion der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ auszusprechen. Möge auch dieser Wettbewerb mit dazu beitragen, die Freundschaft der Modelleisenbahner aller Länder weiter zu festigen und der Verständigung der Völker zu dienen.

Helmut Reinert, Berlin
Generalsekretär des DMV

Ein ausführlicher Bildbericht erscheint im Heft 12/64

REINHARD GÖSSEL, Freiberg (Sachsen)

Fahrbetriebsmodell eines Braunkohlentagebaues

Модель открытой разработки бурого угля-годен для работы

Model of a Brown Coal Open-Work Ready for Service

Modèle de l'exploitation à ciel ouvert de l'houille brune

Im Institut für Tagebaukunde an der Bergakademie Freiberg entstand in den vergangenen Jahren das Modell eines elektrifizierten Fahrbetriebes im Braunkohlentagebau. Die letzten Arbeiten an dieser Anlage wurden im Dezember 1963 beendet, so daß nunmehr ein hochwertiges Lehrmittel auf dem Gebiet der Gleissicherungstechnik zur Ergänzung der Vorlesungen zur Verfügung steht. Darüber hinaus können spezielle Untersuchungen des Zugbetriebes mit der in der Nenngröße H0 gebauten Modellbahn ausgeführt werden.

Bei der Planung der Anlage wurde der ehemalige Tagebau Regis IV im Längenmaßstab 1 : 200 zugrunde gelegt. Das Streckennetz umfaßt auf der Gewinnungsseite sieben Beladegleise im Abraum- und vier im Grubenbetrieb sowie drei Kippgleise auf der Absetzerseite. Außerdem führen zwei Gleise der Kohlenausfahrt zum Bunker. Für Reparatur- und Abstellzwecke sind einige Werkstattgleise vorhanden. Die Ausdehnung des Modells, das 39 Weichen und 61 Tageslichtsignale enthält, machte es notwendig, die Anlage in sechs Stellwerksbereiche zu unterteilen (oberes Abraumplanum, untere Abraumarbeitsebene, Grube, Kippe, Kohlenausfahrt und Werkstatt). Um die Übersichtlichkeit und Sicherheit des Zugverkehrs zu gewährleisten, wurde der Einbau eines Gleisbildstellwerkes (vollelektrisches Relaisstellwerk) vorgesehen. Auf einem Stelltisch erscheint das ausgeleuchtete Gleisbild des Sicherungsbereiches. Zur Bedienung der Weichen, Signale und Fahrstraßen sind Tasten vorhanden, deren Bedeutung durch ihre Lage im Gleisbild leicht erkennbar ist (Bild 1). In Zusammenarbeit mit der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List", Dresden, wo sich eine ähnliche große Modellbahn für Lehrzwecke befindet, wurden beim mechanischen Aufbau der Anlage konstruktive Probleme, Auswahl des geeigneten Weichen- und Schienenmaterials und der Elloks gelöst. Um eine große Betriebssicherheit zu erreichen, mußte den eben genannten Problemen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. So sind beispielsweise Elloks entwickelt worden, die sehr schwer sind und mittels vierachsigen Antrieb, Drehgestellen und 4-W-Permamotor der Miniaturausgabe einer 120-t-Lok gleichen. Auch an die Weichen mußten hohe Anforderungen in bezug auf Zuverlässigkeit und Rückmeldung der Zungenlage gestellt werden.

Die Montage der Anlage erfolgte auf Holzrosten unter Verwendung von Böcken verschiedener Höhe. Schwierig gestaltete sich der Bau der Kohlenausfahrt, da dort Steigungen bis 1 : 25 maßstabgerecht nachgebildet werden mußten.

Zu Beginn des Jahres 1959 lieferte das Werk für Signal- und Sicherungstechnik Berlin (WSSB) das bestellte Gleisbildpult mit der zugehörigen Relaisanlage. Es wurde speziell für den Sicherungsabschnitt „oberer Abraum" des Modells angefertigt. Da diese elektrische Stellwerkseinrichtung sehr teuer ist, sind die anderen fünf Stellwerksbereiche in eigener Regie konstruiert und aufgebaut worden. So entstand neben dem Original-Gleisbildpult ein Gleisbildtisch, der aus 1150 Elementen zusammengesetzt ist und eine schematische Abbildung der gesamten Gleisanlagen einschließlich der Signale und Weichen darstellt. Etwa 1200 Zwergglühlampen ermöglichen durch Ausleuchtung der eingestellten Fahrstraßen, Weichen und Signale eine ausgezeichnete Orientierung über den jeweiligen Betriebszustand. Die Fahrstraßenausleuchtung wird mittels Relais durch Betätigung jeweils zweier Tasten im Gleisbild eingestellt. Dabei werden folgende Bedingungen durch die Relaisschaltungen erfüllt: Alle gegenüber einer eingestellten Fahrstraße feindlichen Fahrten

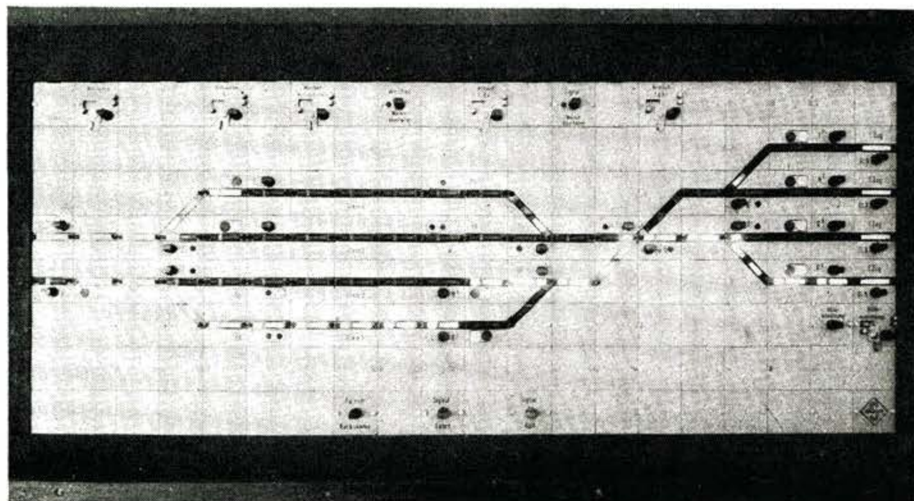


Bild 1

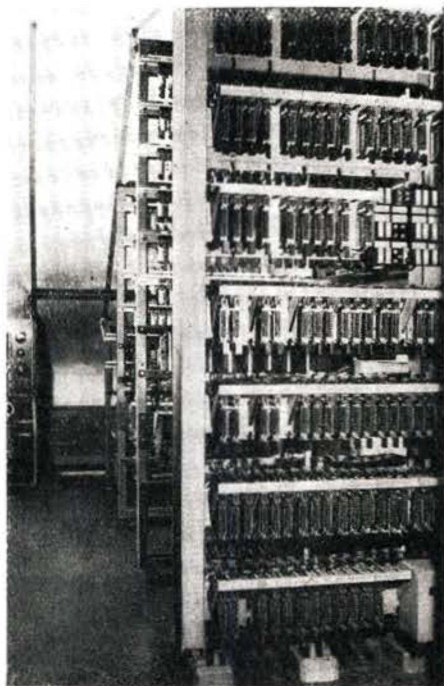


Bild 2

sind so lange gesperrt, bis der Zug die letzte Weiche passiert hat. Gleichzeitig wird erreicht, daß alle in Fahrtrichtung befindlichen Weichen die richtige Stellung eingenommen haben müssen, bevor eine Umstellung des Signals auf „Fahrt frei" ermöglicht wird. Rückmeldekontakte an den Weichen bewirken eine optische Kontrolle im Gleisbild. Nicht in Fahrtrichtung stehende Weichen machen sich durch Blinklicht bemerkbar und werden nach Umstellung in die gewünschte Richtung verschlossen. Das gleiche gilt für Fahrstraßen, bei denen das Signal auf „Fahrt frei" geschaltet worden ist. Eine Fahrstraßenfestlegung verhindert, daß eine belegte Fahrstraße willkürlich aufgelöst wird. Dies geschieht automatisch durch Magnetkontakte, wenn der Zug die letzte in Fahrtrichtung befindliche Weiche überfahren hat. In der gleichen Weise arbeitet die Schubsignaleinrichtung, so daß die Schiebelok eines Zuges vor dem Schubsignal (Vorsignal) zum Stehen kommt, während eine Zuglok erst vor dem Hauptsignal hält. Zu diesem Zweck mußten spezielle Fahrstraßen-Weichen- und Signalschaltungen entworfen werden, in denen mittels Kombination zahlreicher Öffner- und Schließerkontakte der Relais die Einstell- und Ausschlußmöglichkeiten einer Zugfahrt elektrisch überprüft werden. Hier wurden logische Schaltungen, ähnlich denen in der elektronischen Rechentechnik, angewandt.

Beim Entwurf der Schaltungen gab es manche Schwierigkeiten zu überwinden, da diesbezügliche Literatur und Unterlagen fehlten. In Anlehnung an die Sicherungstechnik von WSSB entstanden auf 124 Zeichnungen die gesamten Schaltunterlagen für die Anlage, wobei jedes Relais, jeder Anschluß und jeder Kontakt mit einem Zahlenschlüssel versehen worden ist, um eine schnelle Fehlereingrenzung und -beseitigung im Störungsfall zu ermöglichen.

Außerdem wurden alle Gleisbildelemente und Relais mit Steckvorrichtungen ausgerüstet, die ebenfalls dazu beitragen, im Betrieb notwendige Reparaturen durch Auswechslung des betreffenden Bauteiles schnellstens ausführen zu können.

Spezielle Relais, sogenannte Stützrelais, bewirken, daß bei Spannungsunterbrechung die Weichenstellung unverändert bleibt. Eine Kontaktkopplung ist außerdem unerläßlich bei allen Relais, mit denen elektrische Ausschlüsse bewirkt werden. Auch hier darf ein Relaiskontakt nur dann schließen und eine Freigabe einleiten, wenn feststeht, daß die Öffnerkontakte aller derjenigen Relais, die feindliche Fahrten freigeben würden, mit Sicherheit abgeschaltet haben.

Die Verdrahtung der Relaisgestelle erfolgte nach einem Schablonen- und Kontrollsystem, so daß Schaltfehler ausgeschlossen wurden. Die Inbetriebnahme der Anlage bestätigte die Richtigkeit dieses Systems. Es brauchten bis auf einige Justierungen von Relaiskontakten keine Korrekturen vorgenommen zu werden.

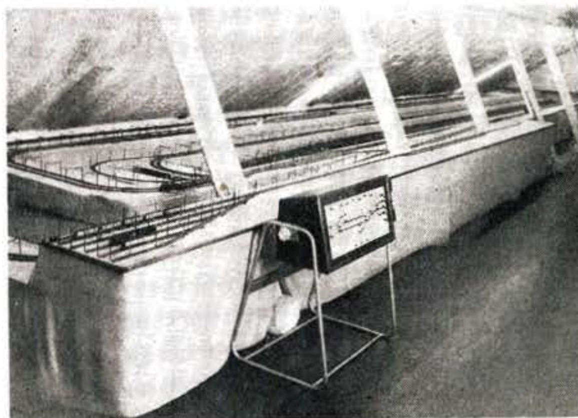
Die Relaisgestelle sowie die Transformatoren und Gleichrichter der Stromversorgung und der Spannungskonstanthalter sind in einem gesonderten Raum untergebracht (Bild 2).

Einige Probleme gab es bei der Vermeidung von Entgleisungen zu überwinden. Die 23 m lange Anlage ruht auf einem Holzunterbau, der der Einwirkung der Luftfeuchtigkeit ausgesetzt ist. Außerdem muß die Hälfte aller Zugfahrten in geschobenem Zustand ausgeführt werden. Das bedeutet, daß jeweils 24 Achsen bei einer Spurkranzhöhe von nur 1 mm über Weichenstraßen, Gleisbögen und Steigungen bis 1 : 25 geschoben werden. Durch hohe Präzision bei der Ausführung der mechanischen Arbeiten und zusätzliche Belastung der Wagen gelang es, Entgleisungen auch bei Schubzügen auszuschließen.

Die Fahrspannung, die über Fahrdraht und Stromabnehmer den Elloks zugeführt wird, ist regelbar, so daß die Züge mit einer Modellgeschwindigkeit von 5 bis 70 km/h im Maßstab 1 : 200 fahren können. Das ist von Bedeutung für spezielle Fahrbetriebsuntersuchungen, weil hier die Modellfahrzeit zu der wirklichen das gleiche Verhältnis wie der gewählte Längenmaßstab (1 : 200) haben muß.

Es wurden zur Steuerung der Anlage 585 Relais mit 5850 Kontakten eingesetzt, wobei rund 44 000 m Leitungen verlegt werden mußten. 40 200 Lötverbindungen und Anschlüsse waren notwendig, um den Betrieb mit zehn unabhängig voneinander verkehrenden Zügen, mit 61 Tageslichtsignalen und 39 Weichen aufnehmen zu können. Wenn man bedenkt, daß eine Zugeinheit im Tagebau einen Wert von etwa 1 Million MDN darstellt, und welche großen Schäden durch Zugzusammenstöße entstehen, wird man der Frage einer praxisnahen Ausbildung der Studenten besondere Bedeutung zumessen. Das genannte Modell bietet ausgezeichnete Möglichkeiten hierzu. Bild 3 zeigt die gesamte Anlage.

Bild 3 Fotos: R. Gössel, Freiberg Sa.



Die Modellbahnindustrie auf der Leipziger Herbstmesse 1964

In den vorangegangenen Heften haben wir schon über die Neuheiten von Leipzig berichtet. Es bleibt also nur noch, im Bild einiges vorzustellen und die Ergebnisse unseres Rundganges zu kommentieren.

Indem wir allen Herstellern und ihren Vertretern auf den Messeständen für ihre Aufgeschlossenheit und Geduld bei unseren Erkundigungen danken, soll ihnen gleich eingangs jeder Argwohn genommen werden, im folgenden mit unsachlicher und ihren Belangen gegenüber verständnislosen Kritik attackiert zu werden, weil diese oder jene Wunscherfüllung immer noch auf sich warten läßt. Im Gegenteil, es wäre am Platze, das Bemühen der Hersteller, unseren Wünschen und Vorstellungen gerecht zu werden und sie mit herstellungs- und verkaufstechnischen Erwägungen zu liieren, einmal mit einem Kompliment zu bedenken.

Beginnen wir bei den vier Firmen aus dem Erzgebirge, die sich in den letzten Jahren um das Zubehör der Modelleisenbahn recht intensiv bemüht haben: die Olbernhauer Wachsblumenfabrik, die Marienberger Firmen Scheffler und Auhagen sowie die Annaberg-Buchholzer Spezialprägewerke. Mit einem reichhaltigen Angebot an Neuheiten (wie gewohnt!) waren die Olbernhauer wieder erschienen. Mehrere Bahnhofsgebäude, unter denen das originalgetreu modellierte Empfangsgebäude von Bad Saarow-Pieskow herausragt, lassen auf fruchtbare Initiative der verantwortlichen Mitarbeiter schließen. Auch die Zusammenstellungen der Einzelteilpackungen bestätigen diesen Eindruck. In geringerer Anzahl waren die Neuheiten der beiden Marienberger Firmen in diesem Herbst, aber dennoch, auch hier waltet viel Umsicht und Überlegung bei der Planung. Die Firma Auhagen versucht neuerdings dem Anfänger mit Sortimentskästen — aus drei typischen zu einer Gruppe gehörigen Gebäuden bestehend — entgegenzukommen, und Herr Scheffler und seine Mitarbeiter stellten kleine Geländestücke zusammen, die weniger eine Lücke auf der Anlage schließen, sondern vor allem zum Weiterentwickeln anregen sollen. Worauf viele Anlagengestalter bestimmt schon gewartet haben, das ist nun auch aus Marienberg erhältlich: Geländematten! Vorerst in zweierlei Grün und in Gelb wird uns die Firma Scheffler demnächst ein elektrostatisch beflocktes Kreppapier für Bahndämme, Wiesen und Felder zu bieten haben. Über die Sortimentserweiterung der Annaberg-Buchholzer Spezialprägewerke wurde in den Heften 9 und 10/64 bereits berichtet. Um die eingangs getroffenen Feststellungen zu unterstreichen, soll hier daran erinnert werden, daß in den vergangenen drei Jahren bereits 26 verschiedene Fahrzeugtypen entwickelt wurden.

Bei Gützold war der Vindobona in einigen Varianten zu sehen; er erscheint nunmehr auch zweiteilig und farbverschieden. Gegenüber Fanatikern, die hierzu Einwände hätten, dürfte die Firma immun sein. Sie hat uns bisher gute Modelle in die Hand gegeben, und auf die überreichte Auszeichnung „gute Form" vom Rat für Industrieformen konnte man am Messestand berechtigt aufmerksam machen. Die sächsische XIV HT (Baureihe 75^5) hat sich nun auch eine Verwandlung gefallen lassen müssen. Als Armistice-Loks waren mehrere Fahrzeuge dieser Gattung nach dem ersten Weltkrieg an Belgien und Frankreich abgegeben worden. Die Firma Gützold trug dem Rechnung und braucht somit für eine verkaufstechnisch notwendig gewordene Variante kein Vorbild aus dem Lande der Phantasie zu holen. In (noch unvollständiger) französischer Ausführung war die ehemalige 75^5 bereits zu sehen. Belgische Freunde unserer Modelleisenbahnindustrie standen und stehen bei diesem Vorhaben Pate.

Endlich nun zu Piko. Nach den ausführlichen Angaben zum diesjährigen „Knüller", der neuen Spur N, im Heft 9/64 können wir uns hier einen Kommentar ersparen, denn diesen brachten unterdessen schon die Redaktionen unserer Tagespresse. Ebenso ausführlich wurde das neue H0-Triebfahrzeug, eine Lok nach dem Vorbild der sächsischen Länderbahnen, Serie VT (BR 89^2), bereits besprochen. Im letzteren Falle blieb es allerdings bei der Besprechung. Die Funktionstüchtigkeit der ersten N-Fahrzeuge konnte man aufrichtig bewundern, das H0-Fahrzeug wurde noch zurückgehalten mit der Begründung: Die Sonneberger zeigen künftig nur, was sie in den nächsten vier Wochen ausliefern können.

Das Güterwagensortiment erfuhr mit zwei neuen offenen Wagen (nach SBB- und MAV-Vorbildern), einem Rungenwagen und einem Gaskesselwagen seinen weiteren Ausbau. Rungenwagen und Gaskesselwagen sowie der bereits bekannte Säuretopfwagen werden künftig auch als Bausätze geliefert.

Bei Zeuke & Wegwerth erfuhren wir, daß man sich für die nächste Frühjahrsmesse einiges aufheben wolle, eine Geste an das kommende 800jährige Messejubiläum im nächsten Jahr in Leipzig. Schließlich seien noch einige bekannte Zulieferer unserer Branche erwähnt. Ihre Plazierung in diesem Bericht soll kein Werturteil darstellen.

Herr Rarrasch vervollständigte sein Signalsortiment mit je einem Abdrücksignal für Impuls- und Dauerschaltung. Die TT-Freunde können demnächst auch ein Vorsignal erwarten. Aktiv war man in der Zwischenzeit auch in Bernburg. Die Firma Dahmer zeigte Gittermastlampen in ansprechender Plasteausführung, und in Bausatzform werden künftig weitere Lampen und Leuchten und ein Fußgängersteig zu erwerben sein. Die Dahmer-Figuren findet man jetzt am Spritzling auch ohne Farbe. Das Farbensortiment für unsere „H0-Modeschöpfer" kann aber von der Firma gleich mitbezogen werden.

Im Hinblick auf die 800-Jahr-Feier der Leipziger Messe im Frühjahr 1965 wünschen wir uns von den Modellbahnfirmen eine größere Erweiterung des Sortiments, damit die Modelleisenbahner ihre Anlagen noch vorbildgetreuer ausgestalten können.

— elge —

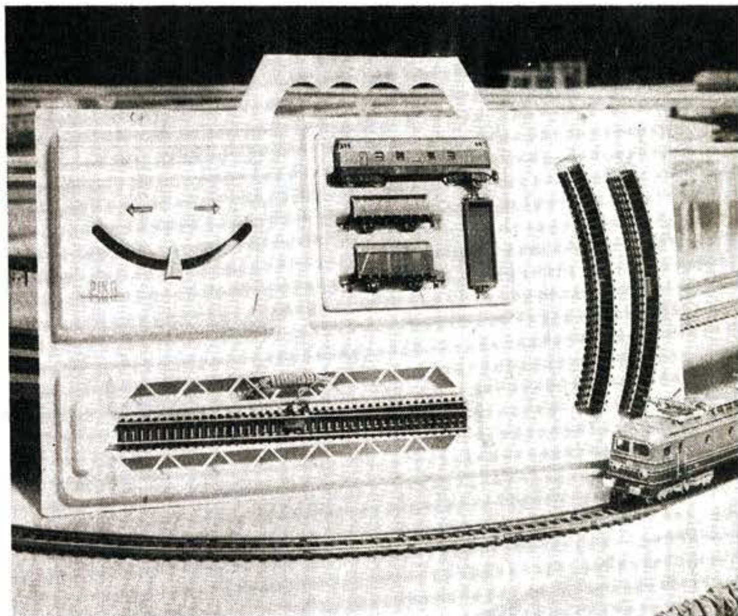
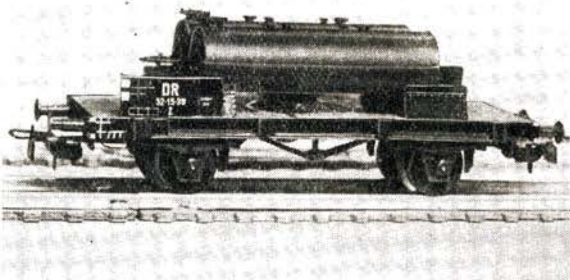

1

Bild 1 Piko-Modellbahn-Grundanlage (Spurweite 9 mm), bestehend aus einer Diesellok V 180, drei Güterwagen, einem Schienenoval und einem Batteriekasten



2

Bild 2 Als Bausatz und als Fertigmodell bringt der VEB Piko diesen H0-Ölwagen auf den Markt

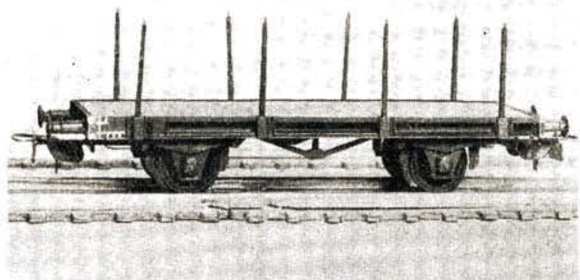
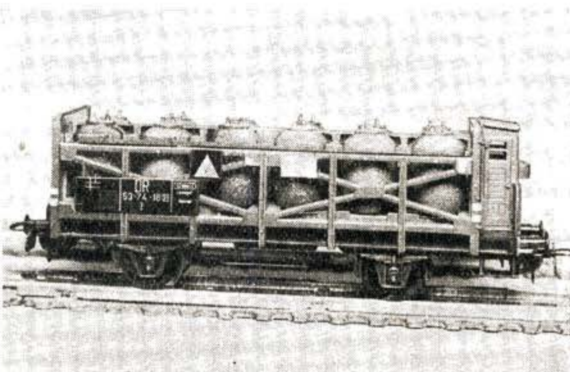

3

Bild 3 Nur als Bausatz wird der VEB Piko diesen Rungenwagen in der Nenngröße H0 fertigen



4

Bild 4 Ebenfalls als Bausatz produziert der VEB Piko den verbesserten H0-Säuretopfwagen

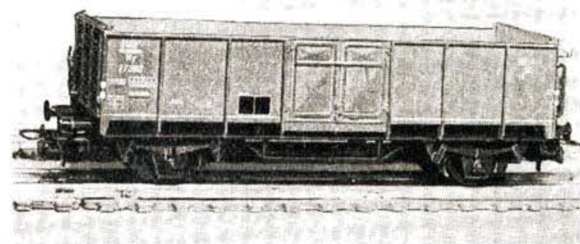
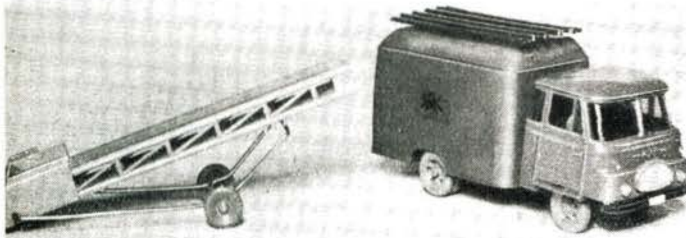

5

Bild 5 In Erweiterung des 6-m-Wagenprogramms vom VEB Piko erschien dieser MAV-Güterwagen in der Nenngröße H0

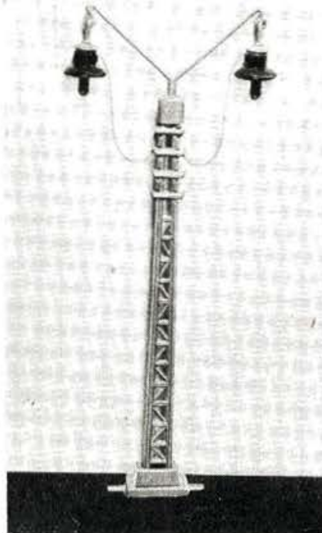
6





7

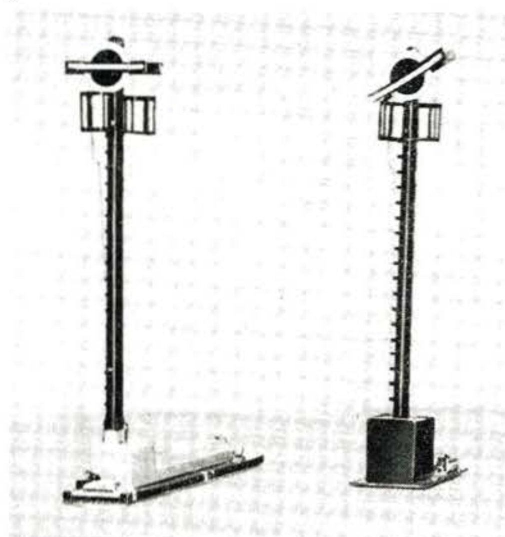
8



10

Bild 6 Neu- und Weiterentwicklungen aus den Spezialprägewerken Annaberg-Buchholz
Bilder 7 und 8 Ein- und zweiarmige H0-Gittermastlampen in Polystyrolausführung von der Firma Dahmer KG
Bild 9 Die Firma Rarrasch vervollständigte ihr Sortiment mit zwei neuen H0-Abdrücksignalen für Impuls- und Dauerstromschaltung
Bild 10 Komplettes Geländebaustück mit Tannen, Felsen und Campingplatz von der Firma Scheffler KG
Bild 11 Ebenfalls als Geländestück eine Straßenbaustelle von der Firma Scheffler KG

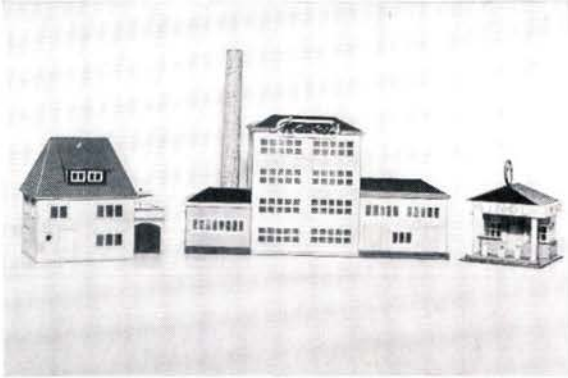
9



11



12



13



14

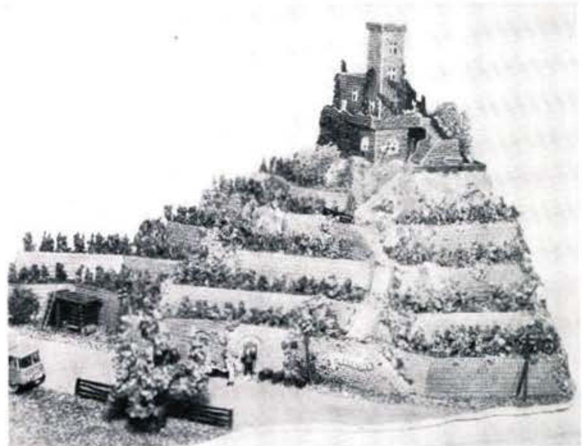


Bild 12 Eine Fabrik mit Tankstelle und Wohnhaus ist der Inhalt eines der drei neuen Grundbaukästen von der Firma Auhagen
Bild 13 Bahnhof Bielatal und Lagerhaus für die Nenngröße N von OWO
Bild 14 Nach Originalunterlagen stellt OWO den H0-Bahnhof Bad Saarow-Pieskow her

Bild 15 Im Saale- oder Unstruttal könnte dieser Weinberg liegen, den sich OWO zum Vorbild für dieses H0-Modell genommen hat. Die Rebstöcke werden ebenfalls von OWO hergestellt
Bild 16 Kleinstadtbahnhof Himmelberg für die Nenngrößen H0 und TT (Maßstab 1 : 100) — auch ein Erzeugnis von OWO
Bild 17 Haltepunkt Bärenbach für die Nenngrößen H0 und TT (Maßstab 1 : 100) von OWO

Fotos: G. Illner, Leipzig

15



16





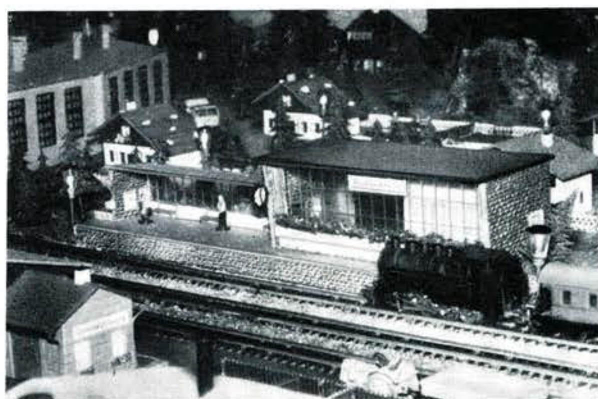
17



Völlig umgebaut

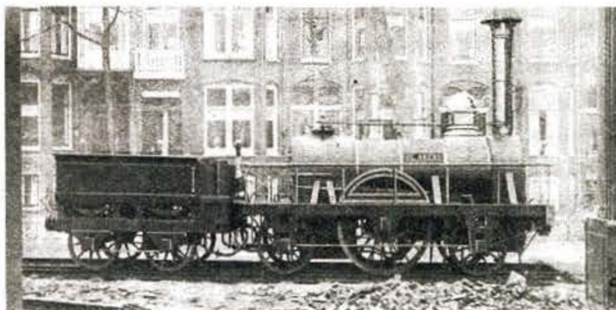
... hat Herr Erich Rückert aus Berlin-Lichtenberg seine TT-Heimanlage. Die neue Anlage ist 5,00 x 1,45 m groß; auf ihr sind 80 m Gleise und 36 Weichen verlegt. Auf der freien Strecke ist ein Acht-Zug-Betrieb möglich, während zwei Lokomotiven noch zusätzlich in den beiden Güterbahnhöfen rangieren können. Insgesamt sind 550 m Draht verlegt worden – 108 Brennstellen sorgen für die nötige Beleuchtung.







Fotos: M. Gerlach, Berlin



J. H. v. Piggelen Jr., Utrecht Holland

Bild 1 Der „Adler", die Lokomotive, die am 20. September 1839 den ersten Personenzug zog.

125 JAHRE EISENBAHNEN IN DEN NIEDERLANDEN

Am 20. September 1839 begann in den Niederlanden die Geschichte der Eisenbahn. An diesem Tage wurde die erste Eisenbahnlinie festlich in Betrieb genommen. Tausende Menschen waren von nah und fern gekommen, um das Schnelligkeitsmonstrum von Amsterdam nach Haarlem „rasen" zu sehen.
Da die ersten Lokomotiven aus England kamen, war die Strecke in Breitspur (1945 mm) angelegt worden. Die ersten Lokomotiven, die in den Niederlanden fuhren, hießen „Geschwindigkeit", „Adler", „Hoffnung" und „Löwe".
Die erste Linie baute die 1837 gegründete „Hollandsche Yzeren Spoorweg Maatschappy" (H.Y.S.M.) Oft waren

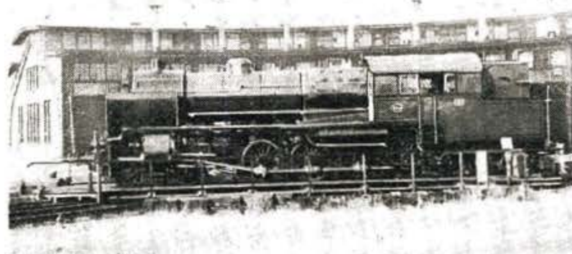


Bild 2 Lok 6317, eine Lok der BR 6300, der letzten Baureihe holländischer Dampfloks, Masse 128 t, damals die schwerste Tenderlok Europas. Die Loks dieser Baureihe wurden 1931 von Henschel und Schwartzkopf gebaut.

beim Bau große Schwierigkeiten zu überwinden gewesen. Zum Schutz gegen bösgewordene Bauern mußte man Bretterzäune entlang der Eisenbahnlinie bauen. Die Bauern dachten, daß ihre Kühe beim Anblick des schrecklichen Monstrums keine Milch mehr geben würden. Für ein Stückchen Land verlangte ein Besitzer einen solch hohen Betrag, daß die Gesellschaft vom Kauf absah und eine Kurve um das Grundstück bauen ließ. Ein anderer Grundstücksbesitzer gab ein Stück Land kostenlos, ließ jedoch die Bedingung schriftlich festlegen, daß jeder Zug auf seinem Besitz zu halten habe. Dieser Vertrag bestand 100 Jahre. Selbst die internationalen Züge waren an den Vertrag gebunden. Es hat die Eisenbahn einen hohen Betrag gekostet, sich von dieser Bestimmung loszukaufen.
Im Jahre 1845 wurde die „Nederlandsche Rhynspoorweg Maatschappy" (N.R.S.) ins Leben gerufen. Auch von dieser Gesellschaft wurden die Strecken in Breitspur angelegt; doch 10 Jahre später wurde das Netz auf Normalspur gebracht.

Die „Hollandsche Yzeren Spoorweg Maatschappy" begann erst 1864 mit der Gleisverschmälerung. 1866 war man damit fertig. Die anderen Gesellschaften ließen die Strecken gleich in Normalspur anlegen.
Nacheinander wurden noch folgende Gesellschaften gegründet: Die „Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappy" (N.C.S.) im Jahre 1860, die „Maatschappy tot exploitatie van Staatsspoorwegen" (S.S.) im Jahre 1863 und die „Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg Maatschappy" (N.B.D.S.) im Jahre 1869. Neben den bisher genannten fünf großen Gesellschaften entstanden noch typische Provinzialgesellschaften.
Die N.B.D.S. fuhr von Vlissingen, dem Abfuhr- und Anlegeplatz der Schiffe nach England, nach Wesel in Deutschland. Diese Gesellschaft besaß selbst in Deutschland Bahnhöfe. Die N.R.S. wurde 1890 durch die S.S. übernomemn, die N.C.S. und die N.B.D.S. durch dieselbe Gesellschaft im Jahre 1919. Durch die S.S. und die H.S.M. (H.IJ.S.M.) entstand die „Nederlandsche Spoorwegen" (N.S.). Sie wurde am 2. August 1937 gegründet.

Dampflokomotiven

In der Glanzzeit der Dampflokomotiven besaß man davon in den Niederlanden ungefähr 1500 Stück. Obwohl viele niederländische Dampflokomotiven in Deutschland (Borsig, Schwartzkopf, Henschel, Hannoversche Maschinenfabrik, Maffei) und in England (Bayer Peacock) gebaut worden waren, hatten die niederländischen Dampflokomotiven doch ihr eigenes charakteristisches Aussehen. Im Jahre 1931 wurde zum Leidwesen vieler Freunde der Eisenbahn die letzte



Bild 3 Lok 3737 wird von der Feuerwehr mit Wasser versehen für ihre letzte Fahrt nach dem Eisenbahnmuseum in Utrecht. Mit 120 Loks hatte die BR 3700 die größte Anzahl Loks. Loks dieser BR wurden von vier Fabriken in den Niederlanden, Deutschland und England gebaut.

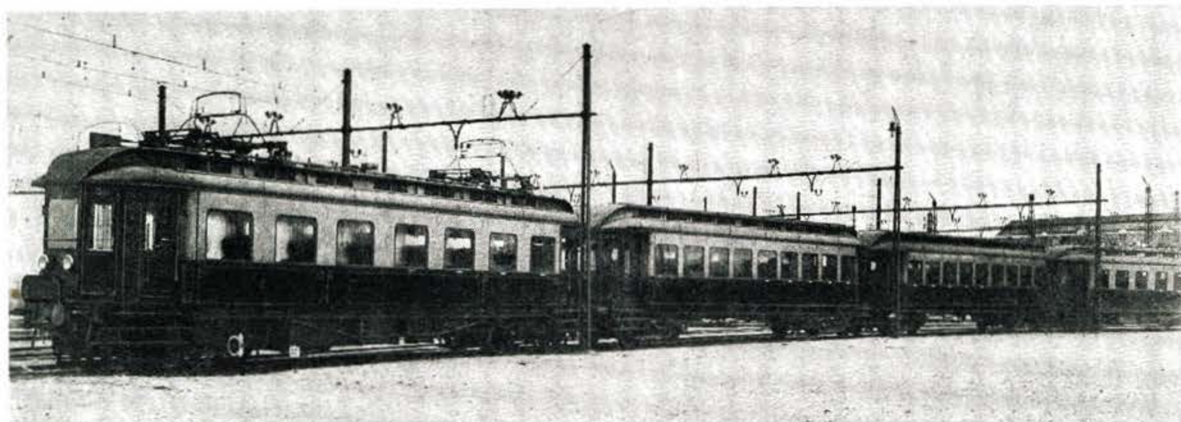


Bild 4 Elektrischer Vierwagenzug (Triebwagen, zwei Beiwagen, Triebwagen) auf der Strecke im Jahre 1909.

Serie niederländischer Dampflocks geliefert. Nach dem Kriege sind jedoch noch Dampflokomotiven zum Bestand der N.S. gekommen; es waren jedoch englische und amerikanische Kriegslokomotiven. Auch aus Schweden hatte man Loks übernommen. Obwohl die Dampflokomotive nach 1945 nochmals eine kurze Glanzzeit hatte (die Fahrleitungen und das elektrische Material waren vernichtet oder demontiert worden) sah man doch, daß die N.S. den Plan hatte, alle Dampfloks aus dem Dienst zu nehmen. Am 7. Januar 1958 fuhr der letzte niederländische Dampfzug, besetzt mit Persönlichkeiten von Geldermalsen nach Utrecht, wo die Lokomotive des Zuges durch den Direktor der niederländischen Eisenbahn dem Eisenbahnmuseum in Utrecht geschenkt wurde.



Bild 5 Elektrischer Vierwagenzug, Baujahr 1964; innerhalb einer Minute nach der Abfahrt wird eine Geschwindigkeit von 100 km/h erreicht.

Elektrifizierung

Siebzig Jahre nachdem der erste Zug von Amsterdam nach Haarlem fuhr, wurde die elektrische Verbindung Den Haag – Rotterdam eröffnet. Obwohl man mit den elektrischen Triebwagenzügen großen Erfolg hatte, wurde die Elektrifizierung der Strecken nur langsam vorangetrieben. Im Jahre 1940 verkehrten nur in West- und Mittelholland elektrische Triebwagenzüge. Elektrische Lokomotiven kannte man noch nicht. Erst nach 1945 wurde die Elektrifizierung mit großer Intensität durchgesetzt und alle Hauptlinien elektrifiziert.
Jetzt erst kamen die ersten elektrischen Lokomotiven in den Niederlanden auf die Strecke. Diese wurden damals hauptsächlich für in- und ausländische D-Züge sowie für den Güterverkehr eingesetzt, während der Verkehr über kurze Strecken meistens durch elektrische Triebwagenzüge erfolgte, die jeweils durch Typen aus den Jahren 1909, 1927, 1936, 1953 und 1964 gebildet wurden.

Dieselelektrische Triebwagen und Lokomotiven

Im Jahre 1934 erschien ein dieselelektrischer Dreiwagenzug. Bald übernahmen Züge dieser Art auf den Magistralen den Dienst, den vorher durch Dampflokomotiven geförderte Züge versehen hatten. So konnte auf vielen Strecken die Fahrzeit wesentlich verkürzt werden. Doch man hatte sich zu früh gefreut. Bald traten die „Kinderkrankheiten“ auf, und die Dampfloks mußten den Dienst wieder übernehmen, wobei sich herausstellte, daß dieselben Fahrzeiten erreicht wurden! Beim Publikum bekamen diese durch Dampfloks gezogenen Züge den Beinamen „Dampfdiesel“. Nach einiger Zeit waren die Schwierigkeiten jedoch überwunden und die Dieselzüge kamen wieder zum Einsatz.
Im Jahre 1940 wurden die ersten Fünf-Wagen-Dieselzüge ausgeliefert. Da kein Dieselöl zur Verfügung stand, konnten jedoch von 1940 bis 1945 keine Dieselzüge fahren. Nach dem Kriege mußten die Dieselzüge aus Deutschland zurückgeholt werden; der größte Teil war schwer beschädigt, so daß die Reparaturen viel Zeit in Anspruch nahmen.
Ein neuer Dieseltriebwagentyp wurde 1953 eingesetzt. Die Serie bestand aus Ein- und Zweiwagenzügen. Sie ersetzten die Dampfloks auf den Nebenbahnstrecken. Wegen ihrer Farbe bekamen sie den Beinamen „Blauer Engel“. Langsam verschlissen die Dreiwagenzüge aus dem Jahre 1934. Ein ganz neuer Typ dieser Art erschien 1960 auf den Strecken. Anfang 1964 wurde der letzte Dreiwagenzug von 1934 ausgemustert. Ein Teil dieses Zuges blieb für das Eisenbahnmuseum bewahrt. Dieselloks nahmen erst nach 1945 einen Platz bei den niederländischen Eisenbahnen ein. Sie sind fast ausschließlich für den Güterverkehr bestimmt. Nur auf einigen Grenzstrecken werden auch Personenzüge durch Diesellokomotiven gefördert.

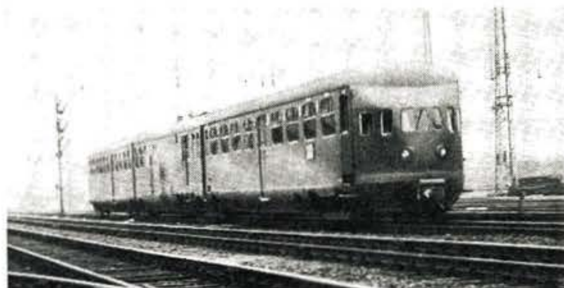


Bild 6 Dreiwagen-Dieseltriebzug auf der Strecke im Jahre 1934.

Fotos: J. H. v. Piggelen (5)
Nederlandsche Spoorwegen (1)

HORST CASELER, Berlin

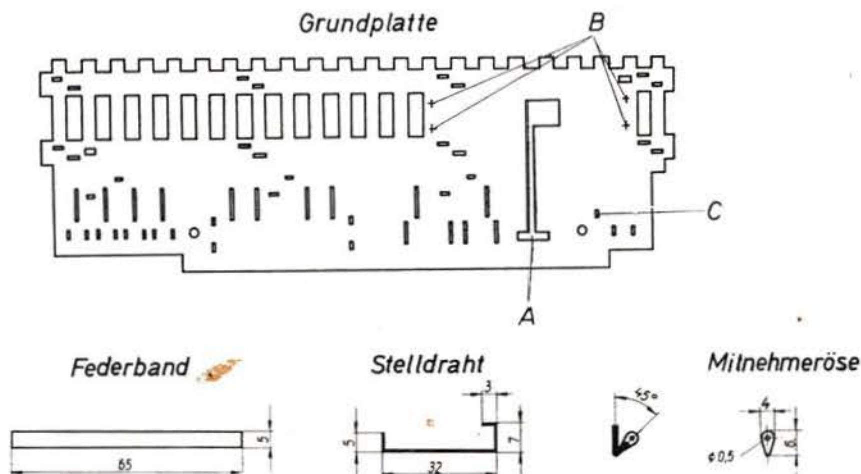
Bauanleitung für einen elektromagnetischen Entkuppler

„Der Modelleisenbahner" brachte schon mehrere Bauanleitungen für eine elektromagnetische Entkupplungseinrichtung. Alle bisherigen Ausführungen waren für stationäre Anlagen gedacht mit dem Antrieb unter der Platte. Im folgenden wird der Selbstbau einer Entkupplungsschiene mit obenliegendem Antrieb beschrieben.

Als erstes besorge man sich eine Piko-Weiche. Ob links oder rechts ist hierbei egal. Bei einer linken brauchen wir nur die Grundplatte für die künftige Entkupplung umzudrehen. Alle nach unten umgebogenen Laschen für die elektrischen Teile (Magnetspule, Kontaktbahn, Anschlußklemmen und U-Schienen für die Kabel) werden vorsichtig aufgebogen und die Teile abgehoben. Diese Teile legen wir dann erst mal beiseite. Das Schienenprofil sowie das Lager für den Drehpunkt der Zungenbrücke belassen wir an ihrem von der Fabrik aus bestimmten Platz. Die somit ihres Antriebes beraubte Weiche verwenden wir nach erfolgreichem Bau der Entkupplung – mit einer Feder versehen, damit die Zungen gut anliegen – als Handweiche.

Für die Grundplatte benötigen wir Pertinax von etwa 2 mm Dicke. Hierauf legen wir die Weiche und zeichnen mit einer Reißnadel alle Löcher für die elektrischen Teile und den Umriß an. Von einem geraden Gleisstück werden die Profile und Schienenverbinder entfernt. Das übrigbleibende Schwellenband legen wir ebenfalls auf die neue Grundplatte und zeichnen wie vorher Löcher und Umriß an. Nachdem mit der Laubsäge alles sauber ausgeschnitten ist, werden alle Teile auf der neuen Grundplatte befestigt. Für den Mechanismus der Entkupplung benötigen wir Rohr 1,5 × 2,0 mm, 28 mm lang, als Lager für den Stelldraht. Der Stelldraht, 1,5 mm ⌀ halbhart, wird mit Schmirgelleinen abgezogen, damit er sich im Lagerrohr leicht bewegen läßt. Wir winkeln den Draht 3 mm und 7 mm rechtwinklig ab und stecken ihn in das Rohr. Das andere Ende wird ebenfalls rechtwinklig umgebogen. Der Draht muß sich im Rohr leicht drehen lassen! Zur Lage der Drahtenden ist zu beachten, daß, wenn das doppelt abgewinkelte Ende zwischen den Schienen flach liegt, das andere Ende im Winkel von 45° nach oben zeigt. An dieser Seite wird dann die Mitnehmeröse aufgelötet. Das Rohr mit dem Stelldraht wird in den Ausschnitt „A" mit Duosan eingeklebt, wobei auf eine ausreichende Isolation des Rohres und der darüberliegenden Schiene unbedingt zu achten ist.

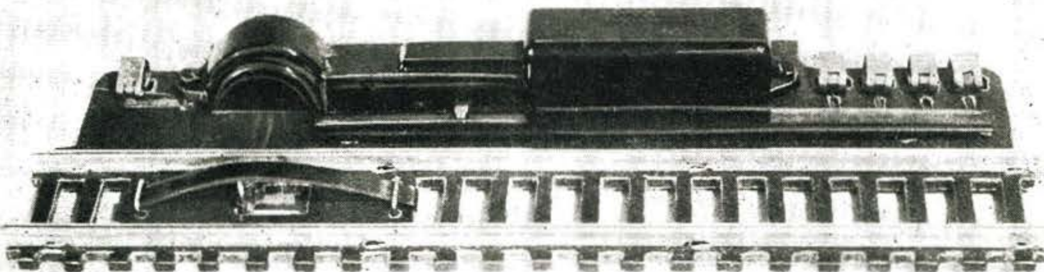
Nun bereiten wir das Federband vor, welches nachher die Kupplungsbügel anheben soll. Hierfür eignet sich ein Stück einer Uhrfeder. Da das Material sehr hart ist, lassen wir es über einer Flamme „anlaufen". Die Enden können wir dann 2 mm breit abwinkeln. Sie liegen dann zwischen den Schwellen und verhindern, daß das Band wegrutschen kann. Damit es nicht herausfällt, stecken wir von oben Drahtbügel (1 mm ⌀) durch die Löcher „B" und biegen auf der Unterseite die Enden zusammen. Diese Drahtösen müssen sehr locker sein, damit sich das Federband leicht bewegen kann. Wir schneiden einen schmalen Blechstreifen für den 0-Leiter und stecken ihn durch das Loch „C". Das eine Ende verbinden wir mit der einzelnen Anschlußklemme, das andere wird mit dem Lagerrohr verlötet. Da das Rohr mit Duosan geklebt ist, müssen wir beim Löten vorsichtig sein.



Jetzt wird die mechanische Verbindung hergestellt. Von den mit dem Spulenkern verbundenen Kontaktfedern biegen wir die längere etwas gerader und stecken das Ende durch das Loch der Mitnehmeröse.

Nun können wir unser Meisterwerk von Hand ausprobieren und, wenn es in Ordnung ist, mit Strom der staunenden Umwelt präsentieren.

Als letztes ändern wir den Abdeckkasten. Wir sägen der Reihe nach von der Stellseite aus erst die Öse für die Schraube ab. Dann sägen wir das runde Stück in der Mitte durch und trennen dieses vom übrigen Teil. Die nun vor uns liegenden Stücke kleben wir mit Plastikkleber folgendermaßen wieder zusammen. Die beiden halben runden Stücke werden entsprechend dem Bogen, den die Mitnehmeröse ausführt, wieder angeklebt. Der entstehende Spalt an der Oberseite wird zweckmäßig mit einem entsprechenden Stück Plastik (von einem Flaschenverschluß o. ä.) überklebt und die zuerst abgesägte Öse wieder angeklebt. Diesen neuen Abdeckkasten bringen wir in die richtige Lage und bohren Löcher durch die Ösen und die Grundplatte. Von unten werden diese Löcher für die Muttern aufgebohrt. Hierbei ist zu beachten, daß diese Löcher nicht durchgebohrt werden, damit die Muttern nicht nach oben durchrutschen. Zum Abschluß bestreichen wir die Unterseite der Grundplatte im Bereich des elektrischen



Der fertige elektromagnetische Entkuppler in Arbeitsstellung — Foto: M. Gerlach, Berlin

Teils mit Duosan und kleben Zeichenkarton darauf. Dadurch erreichen wir einen besseren Halt aller Teile und eine glatte Fläche. Wenn wir nun noch die Kupplungen der Fahrzeuge justieren, können wir ruhig am Schaltpult sitzen bleiben und vom Gmp „X“ auf dem Bahnhof „Y“ Wagen abstellen und andere nach irgendwo mitnehmen. Wir können die Wagen über dieses Entkupplungsgleis ziehen oder drücken.

DMV-Modellbahnausstellung in Berlin

Trotz anfänglicher Schwierigkeiten fand nun doch vom 23. 8. bis 30. 8. 1964 unter der Regie des DMV eine Ausstellung der Modelle von Modelleisenbahnern aus dem Bereich der Rbd Berlin statt. Der unermüdlichen Arbeit der Mitglieder des Modellbahnzirkels Weinbergsweg wie auch der Unterstützung durch deren Ehefrauen während des Hochbetriebes ist es vor allen Dingen zu verdanken, daß die Austellung ein Erfolg wurde.

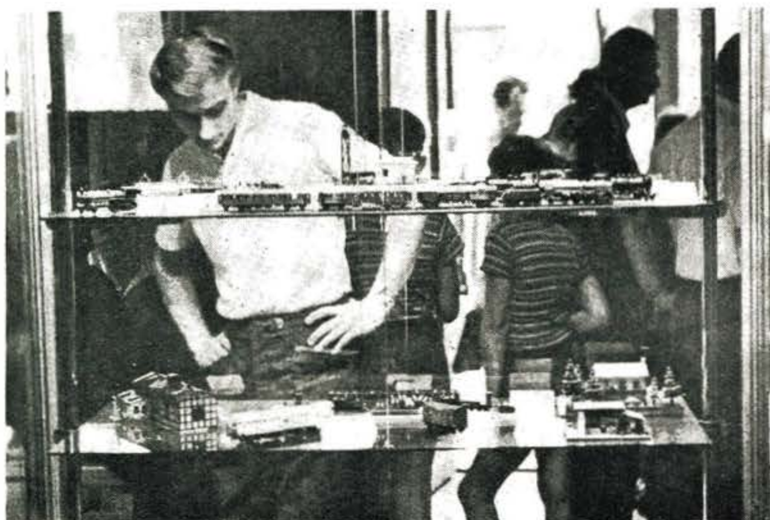
Der anfangs schwache Besucherstrom, der durch die leider ungenügende Werbung bedingt war, stieg von Tag zu Tag an, so daß am letzten Tage der Ausstellung 653 Besucher verzeichnet werden konnten.

Vom Tage der Eröffnung, an der unter anderem der Ehrenpräsident des MOROP, Herr Füchsel nebst Gattin aus Westberlin, und der Generalsekretär des DMV, Herr Reinert, zugegen waren, bis zum Schlußtag sahen insgesamt 2172 Besucher die in fünf Vitrinen ausgestellten Modelle in den verschiedenen Nenngrößen.

Die etwa 200 Modelle wurden von 27 Modelleisenbahnern eingesandt, von denen der jüngste 6 und der älteste 62 Jahre ist. Die Ausstellung zeigte Wettbewerbs-Preisträgermodelle und gab einen Überblick über das Gebiet der Dampf-, Diesel- und Elloks. Die Personen- und Güterwagenmodelle, die Sonderfahrzeuge, Phantasiemodelle sowie Hochbauten und Gebäude fanden bei den Besuchern ihre verdiente Anerkennung. Die zeitweise in Betrieb gesetzten Anlagen wurden besonders von den jüngeren Modelleisenbahnern dicht umlagert. Eine gute Idee war es, die beiden Ausstellungsräume mit Bild- und Zeichnungsmaterial von Triebfahrzeugen verschiedener Bahnverwaltungen auszugestalten, das teilweise historischen Wert hatte. Ein Blick in einen original Berliner Guckkasten stellte die Modellnachbildung des Eisenbahnunglücks auf dem Pariser Bahnhof Montparnasse im Jahre 1895 dar (s. a. Heft 5/64, S. 147). Man kann feststellen, daß die Ausstellung einen sehr guten Anklang gefunden und damit der Sache des Eisenbahnmodellbaus einen guten Dienst erwiesen hat. Doch leider ist der Diebstahl eines Wagens von dem offen ausgestellten Modell des historischen „Adler-Zuges“ ein Mißklang, der nicht nur dem Modellbahnfreund, der diesen Zug anfertigte, Ärger bereitete.

Das Ziel der Ausstellung, für die Besucher interessant, lehrreich und vor allen Dingen auch anregend zu sein, ist sicher erreicht worden, wie die vielen anerkennenden Zeilen im Gästebuch beweisen.

Ha-We



Modellbahnatmosphäre herrschte in den beiden Ausstellungsräumen, besonders in den letzten Tagen.

Foto: H. Weber, Berlin

POST

Um Piko-Weichen, Ersatzteilversorgung und Getriebeveränderung der BR 23

Zunächst zu dem Beitrag im Heft 5/64, Seite 161, „Piko-Weichen mangelhaft?"

Ich bin selbst in einer Fachwerkstatt für Modelleisenbahnen beschäftigt. Was das Auflaufen der Radsätze am Radlenker betrifft, bin ich auch der Meinung, daß nämlich die Spurweite der Fahrzeuge nicht stimmt. Als Kurzschlußursache haben wir jedoch etwas anderes festgestellt. Diese Kurzschlüsse sind in unserer Werkstatt nur bei Rechtsweichen vorgekommen, und zwar war der Zapfen des Schienenverbinders des kurzen Gleisstückes etwas zu lang, so daß dieser auf die Kontaktbrücke, die unter dem Weichenkörper angebracht ist, stieß. Da diese nun bei Rechtsweichen gegenpolig ist, war ein ständiger Kurzschluß die Folge. Bei Linksweichen haben wir derartige Störungen noch nicht gehabt, was durch die Gleichpoligkeit auch ausgeschlossen ist. Ebensowenig haben wir jemals eine Weiche in Reparatur gehabt, bei der Herzstück und Schiene zusammengeschoben waren.

Der zweite Punkt ist die Ersatzteilversorgung von Piko (H. 5/64, S. 161). Herrn Kästners Antwort kann ich verstehen, nur möchte ich eine andere Begründung geben, nämlich, daß man nicht weiß, wann man von Piko wieder Ersatzteile bekommt und in welcher Menge. Ich möchte hier einmal einige Beispiele bringen, wie es mit Ersatzteillieferung von Piko aussieht, allerdings nur von den Teilen, die uns am meisten fehlen.

Bestellt (am 10. Januar 1964):	erhalten (bis Mai 1964):
200 Anker für Ellok und R 50	10 Stück
2000 Schleifer für Ellok	200 Stück
300 Radsätze für R 80	50 Stück

Ferner waren in der Bestellung noch folgende Teile angegeben, von denen wir nicht ein Stück mehr am Lager haben: mittlere Radsätze für R 23, Zahnräder (Zwischentriebe) für Elloks, spitzengelagerte Entkupplungsradsätze für die Tender der R 23 und R 50. So könnte ich noch eine ganze Liste fortsetzen; unsere Vorräte schrumpfen immer mehr zusammen. Wir haben etwa 120 R 50, etwa 70 Elloks und etwa 50 R 80 zur Reparatur hier, die wir infolge Fehlens von Ersatzteilen nicht reparieren können, und das zum Teil noch aus den Monaten November und Dezember 1963. Wir können so gut wie keine Ersatzteile verkaufen, da wir ja nicht mal in der Werkstatt welche haben. Bei den lagernden Loks sind einige dabei, die noch unter Garantie fallen.

Daß mancher Kunde nicht wochenlang auf die Erledigung seines Reparaturauftrages warten möchte, ist verständlich. Einigen Kunden fällt aber leider erst im November-Dezember ein, daß die Lok schon seit längerer Zeit entzwei ist. So sind also Reparaturen von 3 Wochen und mehr nicht zu vermeiden.

Zum dritten Punkt, Reparaturschwierigkeiten bei der BR 55 (H. 5/64, S. 161) muß ich sagen, daß wir noch sehr viele Loks dieses Typs reparieren, da ja viele Teile mit der BR 81 identisch sind. Uns fehlen lediglich Gehäuse für die Loks und Feldmagnete (Spulen).

Zu dem Artikel über die Getriebeveränderung bei der BR 23 (H. 5/64, S. 158) möchte ich sagen, daß wir sogar schon Kunden hatten, denen die BR 23 zu langsam war. Wir haben auch schon Loks gehabt, die verhältnismäßig langsam fuhren und die beim besten Willen nicht schneller zu bekommen waren. Die Umdrehungszahl des Motors war zu niedrig. Die Meinung der beiden Verfasser kann ich nicht teilen. Wenn man bei der Modellgeschwindigkeit nicht kleine Zugeständnisse machen würde, dürfte jede Lok nur schleichen. Jedoch wäre ich für eine industrielle Änderung der Geschwindigkeit bei den Elloks. Harald Jungbär, Magdeburg



Konsum-Warenhaus Potsdam antwortet

Wir bedauern sehr, daß Herr Treue in unserem Hause schlecht bedient wurde (s. Heft 6/64, S. 193).

Es entspricht den Tatsachen, daß wir auf dem Gebiet der Modellbahnartikel kaum Fachkräfte zur Verfügung haben. In der gesamten Spielwarenabteilung haben wir nur eine Verkäuferin, die in dieser Fachrichtung ausgebildet ist. Aus Arbeitskräftemangel müssen wir in unserer Abteilung Spielwaren ständig mit Aushilfskräften arbeiten.

In Auswertung Ihres Artikels haben wir uns sowohl mit dem Kollektiv als auch mit dem zuständigen Abteilungsleiter auseinandergesetzt. Wir hoffen, daß wir in Zukunft unsere Abteilung Spielwaren in der Besetzung spezialisieren können. Im Zuge dieser Entwicklung ist vorgesehen, zwei bis drei Kolleginnen zu qualifizieren. Hamann, Branchenleiter



Streuschotter aus Schaumstoffen

Im Heft 12/63, Seite 337, wird in dem Artikel „Streuschotter unerwünscht" ein seit Jahren aktuelles Problem angeschnitten. In anderen Ländern wurde es dahingehend gelöst, daß Kunststoff (Schaum) als Meterware in der gewünschten Form und Farbe als Gleisbett (Bahnkörper) hergestellt wird. Gleichzeitig wird damit eine Schalldämmung erreicht. Die DDR ist einer der größten Kunststoffhersteller in Europa, sollten sich dafür keine Wege ebnen lassen?

Hartmuth Wunderlich, Plauen/Vogtl.



Keine Ersatzteile in Halberstadt

Wann bekommt endlich Halberstadt ein Geschäft, in dem Modellbahnfreunde Ersatz- und Bastelteile kaufen können? Mir selbst ist es so ergangen, daß ich von der HO zum Konsum und vom Konsum wieder zur HO geschickt wurde. Beide haben und bekommen angeblich keine Ersatzteile für die Modelleisenbahn, was ich nicht verstehen kann. Gerhard Blume, Halberstadt

WOLFGANG HESSE, Berlin

Thüringer-Wald-Fahrt eines Modelleisenbahners (Teil II)

Am Bahnsteig 2 steht der Zug nach Großbreitenbach bereit. Man wäre nicht Modelleisenbahner, wenn man sich nicht für die Zusammensetzung des Zuges, mit dem man zu fahren beabsichtigt, interessieren würde. So schaut man sich Lok und Wagen genau an und registriert eventuelle Besonderheiten – und diese hat es gerade auf der Strecke nach Großbreitenbach schon genug gegeben.

Noch fehlt die Lok vor dem Zug, so daß wir Gelegenheit haben, die Wagenreihung zu studieren. Der Gepäckwagen an der Spitze ist uns nichts Neues; es ist der bekannte Pw 14c, den die Firma Herr KG in H0 auf den Markt gebracht hat. Aber schon der nächste

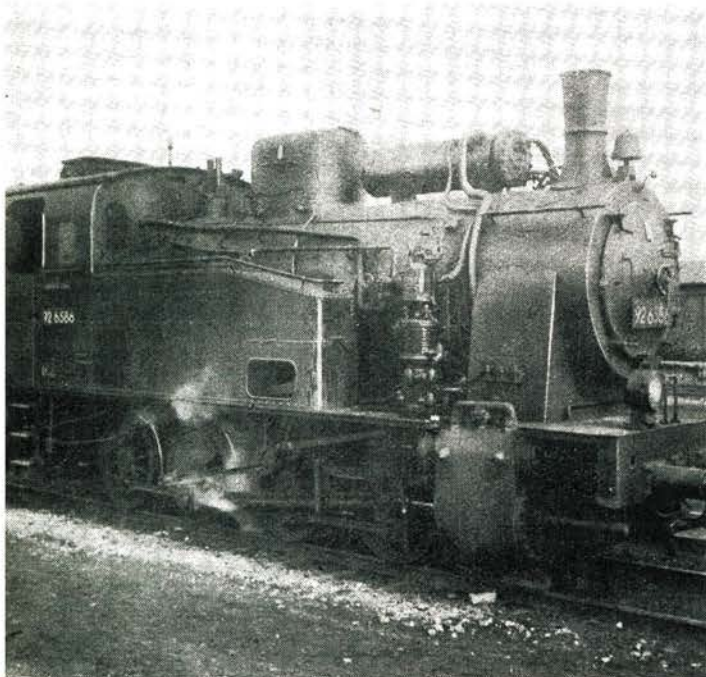


Bild 1 D-Tenderlok der ehemaligen Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft; heute wird die Lok im Raum Ebeleben (Thür.) eingesetzt

Wagen fällt uns auf und weckt unangenehme Erinnerungen – es ist ein zweiachsiger Behelfs-Personenwagen, Baujahr 1944, mit offener Bühne, der damals von der Deutschen Reichsbahn entwickelt wurde, um die großen Lücken im Reisezugwagenpark zu schließen, die an Eisenbahnanlagen und Fahrzeugen durch Kriegseinwirkungen entstanden waren. Einige dieser Wagen sind noch erhalten geblieben und werden in Sachsen und Thüringen auf Nebenstrecken eingesetzt.

Der übernächste Wagen ist nur etwas über 10 m lang und hat im Gegensatz zu anderen Reisezugwagen keine Toilette. Es ist ein ehemaliger Privatbahnwagen, der zum Wagenpark der damaligen SEG, der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, gehörte.

Inzwischen hat sich die Lok an den Zug gesetzt, eine Tenderlok der Neubaureihe 65^{10}. Das ist für die hiesigen Verhältnisse eine Sensation, denn früher sind hier nur kleine vierachsige Tenderloks gefahren (Bild 1). Nach dem Kriege stiegen der Personen- und auch der Güterverkehr stark an, so daß die D-Loks der Privatbahn durch schwerere Reichsbahnloks ersetzt werden mußten. Man versuchte es mit Loks der BR 94, die zwar gut zogen, aber Schwierigkeiten hatten, die starken Krümmungen zu nehmen. Entgleisungen blieben daher nicht aus. Dann setzte man eine 93er ein und hatte besseren Erfolg (die 93er war bisher im Ilmenauer Raum noch nicht zu sehen gewesen). Als dann die Loks der Baureihe 65 vom Berliner Raum abgezogen wurden, machte man hier mit dieser Maschine die ersten Fahrversuche – und siehe, das Wagnis glückte, so daß heute 93er und 65er Loks auf dieser Strecke fahren. Auch die zu kleinen Personenwagen der ehemaligen SEG, von denen in Verkehrsspitzen von und bis Gehren bis zu 13 Wagen im Zug liefen, wurden gegen Einheitspersonenwagen ausgetauscht.

In alten Zeiten waren auf der Großbreitenbacher Bahn Verspätungen an der Tagesordnung, heutzutage sieht man auf Pünktlichkeit – auf die Minute genau fahren wir ab. In einer großen Linkskurve geht es nach Grenzhammer hinunter – laut und durchdringend ertönt das Achtungssignal, denn wir passieren zahlreiche unbeschrankte Wegübergänge.

In Gehren mußten die damaligen kleinen D-Loks stets Wasser nehmen und die Kohlenvorräte ergänzen, was natürlich einen längeren Aufenthalt erforderte; außerdem wurden bei Reisezügen etliche Wagen abgehängt, da die Strecke gleich hinter Gehren stark ansteigt. Heute ist beides durch die leistungsfähigeren Maschinen der Baureihen 65 und 93 überflüssig geworden.

Auch hinter Möhrenbach geht es ständig bergauf, so daß selbst die kräftige 65er sich tüchtig anstrengen muß, um den Zug – durch hohen Fichtenwald – die Steilrampe hinauf nach Neustadt-Gillersdorf zu bringen. Im Bild 2 ist das Bahnhofsgebäude zu bewundern, das einen etwas ärmlichen Eindruck macht. Die damalige SEG hatte auf die Instandhaltung ihrer Bahnhöfe nicht allzu großen Wert gelegt. Schieferdach und Schieferverkleidung sind charakteristisch für viele Bahnhofsgebäude im Thüringer Wald.

Bild 3 regt uns an, die Landschaft mit Modellbahneraugen zu betrachten. Wir sehen wohl zuerst die



Bild 2 Bahnhofsgebäude von Neustadt-Gillersdorf

Straßenbrücke im Hintergrund. Ist das nicht eine nette Anregung zum Brückenbau? Rechts oben auf dem Abhang lugt ein Gebäude mit zwei Türmen hervor: früher Gasthaus und Pension „Hohe Tanne", heute Erholungsheim.

In diesem Zusammenhang sei noch eine Anregung zum naturgetreuen Bauen gegeben: ein Feldweg, Wiesen und Büsche im Vordergrund, weiter hinten eine von Bäumen umsäumte Landstraße. Ein sehr einfaches Motiv, und doch läßt sich manches daraus machen! Aus dem Geländebaukasten „Sehen und gestalten" nehmen wir den Beutel mit Plastikmasse, schütten davon etwa einen Kaffeelöffel voll in ein kleines Gefäß, setzen ein wenig farblosen Pflanzenleim, den es in jeder Farbenhandlung gibt, sowie etwas gelbes und graues Frabpulver hinzu und mischen das Ganze zu einem dicken Brei – eventuell mit einigen Tropfen Wasser verdünnen. Diesen Brei tragen wir dann mit einem schmalen, dünnen Holzspachtel auf das vorher etwas angefeuchtete Gelände auf.

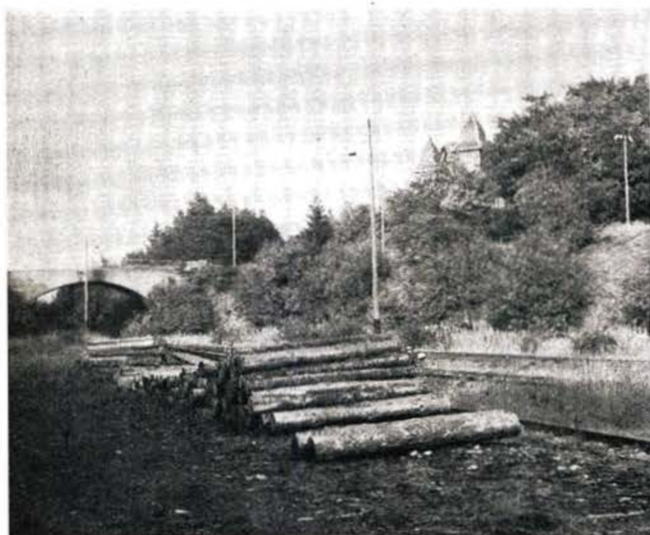


Bild 3 Brückenmotiv am Bahngelände

Wir können auch noch in die Mitte des Sommerweges einige wenige feine Krümchen hellgrünen Streumehls aufstreuen. Und die Büsche? Die kaufen wir fertig (Firma Scheffler KG) oder basteln sie unter Verwendung des Baum-Baukastens der gleichen Firma. Die beigegebene ausführliche Anleitung wird uns dabei unterstützen.

Inzwischen sind wir in Großbreitenbach angekommen und können es natürlich nicht unterlassen, uns auch hier das Bahnhofsgelände etwas anzusehen. Bild 4 zeigt den Güterschuppen. An der kombinierten Kopf- und Seitenrampe stehen zwei Verschlagwagen für den Transport von Kleinvieh und Geflügel. Wagenuntergestell und Kastengerippe entsprechen im allgemeinen dem der anderen gedeckten Güterwagen, jedoch mit dem Unterschied, daß man zwischen den Brettern der Stirn- und Seitenwände breite Zwischenräume gelassen hat, damit die Tiere genügend Luft erhalten.

Der X-Wagen in Bild 5 ist für TT-Freunde, die sich im Wagenselbstbau versuchen wollen, ein geeignetes Objekt.

Machen wir einen kleinen Abstecher in den Ort! Großbreitenbach ist ein kleines Industriestädtchen und hat etwa 4200 Einwohner. Schon bald nach seiner Gründung erlangte es Bedeutung als „Schloß an der Waldstraße", wie uns sein altes Stadtwappen bezeugt, das einen wilden Mann mit Hängeschloß und Schlüssel zeigt. Früher war Großbreitenbach ein armes Bergdorf, wovon zahlreiche einfache Häuser mit Schieferverkleidung Zeugnis ablegen (Bild 6). Außer im Wald fand



Bild 4 Bahnhof Großbreitenbach

man in den Sägewerken und bei der Holzmalerei Arbeit. Porzellan und Glas brachten eine stete Aufwärtsentwicklung. Heute beherbergt der Ort fünf Porzellanfabriken und das Hohlglaswerk VEB Westglas. Durch die schöne, waldreiche Umgebung nimmt der Fremdenverkehr ständig zu, und viele Urlauber finden hier Erholung.

Bild 7 zeigt ein Wohnhaus im typischen Baustil des oberen Thüringer Waldes mit interessantem Dachaufbau. Das Häuschen mag vielleicht manchen Bastler zum Nachbau anregen. Als TT-Modell ist es im Heft 3/64, Seite 72, auf den beiden oberen Bildern zu erkennen.

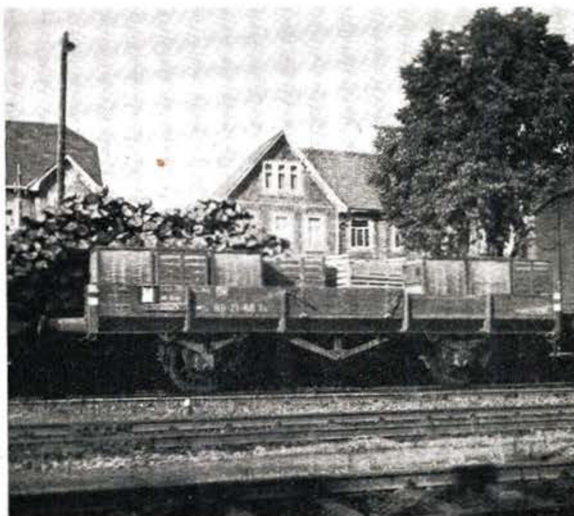


Bild 5 Die Ladung des X-Wagens besteht aus Behältern mit Glasflaschen



Bild 6

Doch wir müssen nun an die Rückfahrt (Bild 8) nach Ilmenau denken.

Die Lok hat sich bereits an den Zug gesetzt, und der Heizer überprüft noch einmal das Triebwerk. Der Verkehr auf dieser 20,6 km langen Strecke ist sehr lebhaft (Kursbuch Strecke 189 f). Zwei Zuggarnituren sind für den Reiseverkehr eingesetzt; von Ilmenau fahren die Züge wochentags sechsmal nach Großbreitenbach, dazu kommen zwei zusätzliche Fahrten nach Gehren für den Berufsverkehr. Auch der Güterverkehr ist sehr stark, so daß auch nachts Güterzüge eingesetzt werden müssen, wobei viele Wagenladungen mit Briketts und Glassand für die Glaswerke in Großbreitenbach und Neustadt-Gillersdorf bestimmt sind. Zwei Züge sind Gmp und werden auch mit der 65er gefahren. Reine Güterzüge fördert die 93er.



Bild 8 Personenzug im Bahnhof Großbreitenbach

Bild 7 Fotos: W. Hesse, Berlin



Eisenbahn mit Herz

Wir trafen uns im vergangenen Jahr am Strand von Port Sudan. Er war Matrose auf einem französischen Schiff, und ich war ebenfalls mit einem Schiff unserer Handelsflotte in diesem afrikanischen Hafen angekommen. Mehr oder weniger flüssig kam ein Gespräch zustande. Über die allgemeinen Fragen, woher und wohin, kamen wir plötzlich auf die Eisenbahn zu sprechen. Dabei stellten wir fest, daß sich zwei Freunde der Eisenbahn gefunden hatten. Die Abendbrotzeit war inzwischen herangekommen, und wir schlenderten langsam zum Hafen zurück. Dabei hörte ich eine Geschichte, die ich gern weitererzählen möchte.

„An der Strecke Paris–Reims steht zwischen den Stationen Marizy-Sainte-Geneviéve und Sucrerie-de-Neuilly ein einsam gelegenes Bahnwärterhaus. Andrée Jamet wohnt mit ihren Eltern dort. Sie ist ein elfjähriges Mädchen, das schon seit Jahren durch eine unheilbare Krankheit ans Bett gefesselt ist. Obwohl sie ein lustiges und fröhliches Gemüt hat, schaut sie oft sehnsuchtsvoll auf die Fern- und Expreßzüge, die mit über 100 km/h an ihrem Fenster, an dem ihr Bett steht, vorüberfahren. Diese Züge bringen Abwechslung in ihren so eintönigen Tagesablauf, und sie bedeuten für sie die große Welt.

Jedesmal, wenn so ein Zug vorüberbraust, richtet sie sich im Bett auf und versucht die Menschen zu erkennen, die das Glück haben, in die Ferne fahren zu können. Aber viel zu schnell fahren die Züge am Bahnwärterhaus vorbei, Andrée kann nichts erkennen, und traurig legt sie sich in ihr Bett zurück.

Eines Tages fährt ein Expreßzug aus irgendeinem Grunde ziemlich langsam an dem Häuschen von Andrée Jamet vorbei. Sie liegt in ihrem Bett am Fenster und winkt. Dem Lokführer dieses Zuges fällt das Mädchen auf, und er erzählt seine Beobachtung einem Kollegen, der auch diese Strecke befährt. Am nächsten Tag sieht dieser das Mädchen Andrée ebenfalls. Schnell spricht sich unter den Lokführern und Heizern herum, daß in dem kleinen Bahnwärterhaus ein krankes Mädchen wohnt. Sie fahren nun alle langsamer bei Andrée vorbei und werfen Bonbons, Schokolade und auch Bücher heraus und grüßen dabei mit einem lauten Pfeifsignal. Der höheren Dienststelle bleibt das nicht lange verborgen, und einige Zeit später weiß sogar die oberste Behörde der französischen Eisenbahn davon. Entgegen den dienstlichen Gepflogenheiten wird von der Eisenbahnverwaltung eine Anordnung erlassen, die allen Lokomotivführern zur Pflicht macht, beim Passieren von Andrée Jamets Haus zu pfeifen. Fast alle Lokführer haben jedoch schon vorher mit einem lauten Signal das kranke Mädchen gegrüßt.

Dieser Gruß der Lokomotiven ist die größte Freude für die kleine Andrée, sie weiß nun, daß die Menschen an sie denken, die an ihr vorbei in die große Welt fahren."

Am Kai angelangt, bedankte ich mich recht herzlich für das Gehörte. Deutlich fühlte ich den Stolz in seinen Worten über die außergewöhnliche Dienstvorschrift seiner Landsleute, der Eisenbahner der SNCF.

Konrad Goller, Wismar

LOKOMOTIVBILD-ARCHIV

Auf Wunsch unserer Leser informieren wir Sie über die Neuerscheinungen im „Lokomotivbild-Archiv". In den Serien 59 bis 61 sind folgende Lokomotiven enthalten:

Serie 59

Elektrische Schnellzuglokomotive S 699.0 der ČSD
Versuchsausführung für die ČSD
Archiv-Nr. 124 – 9

Güterzuglokomotive Reihe 414.0 der ČSD
ehemalige ÖBB Reihe 73
Archiv-Nr. 124 – 10

Tenderlokomotive Baureihe 75^{11} der DR
ehemalige bad. VI c
Archiv-Nr. 1114 – 23

Tenderlokomotive Baureihe 94^{20-21} der DR
ehemalige sächs. XI HT
Archiv-Nr. 1115 – 44

Serie 60

Elektrische Mehrzwecklokomotive Reihe E 479.0 der ČSD
mit Siliziumgleichrichter
Archiv-Nr. 124 – 11

Güterzuglokomotive Reihe 556.0 der ČSD
V max 80 km/h
Archiv-Nr. 124 – 12

Tenderlokomotive Baureihe 86 der DR
Einheitslokomotive
Archiv-Nr. 1115 – 45

Güterzuglokomotive Baureihe 50^{35-38} der DR
Reko-Lokomotive
Archiv-Nr. 1113 – 29

Serie 61

Elektrische Mehrzwecklokomotive der SNCF
Reihe BB – 1600
Archiv-Nr. 127 – 10

Güterzuglokomotive Reihe 57. der ÖBB
frühere ÖBB – Reihe 80.900 –
Ausführung mit Giesel – Flachejektor
Archiv-Nr. 126 – 14

Schmalspurlokomotive Reihe 199. der ÖBB
Archiv-Nr. 126 – 15

Tenderlokomotive Baureihe 89^{66} der DR
Archiv-Nr. 1115 – 46

Die Fotos können einzeln oder für die Sammler auch als Serie beim Lokomotivbild-Archiv Gerhard Illner, Leipzig N 22, Pölitzstraße 20, bestellt werden. Die Fotos werden in Weltpostkartengröße geliefert und kosten je Bild 0,70 MDN, zuzüglich Porto und Nachnahmekosten.

ING. P. STANDKE, Frankfurt (Oder)

Empfangsgebäude Bahnhof Heidenau

Mit mäßiger Geschwindigkeit fährt der Personenzug prustend und ruckend durch die Täler zwischen den Hügeln, zwischen denen ab und zu die Spitze eines Kirchturms hervorlugt. Auf der kurvenreichen Strecke geht es über mäßige Steigungen dem Ziel entgegen. Als der Zug vorbei an den Vorsignalbaken am Einfahrtsignal angekommen ist, kann man das Dorf Heidenau im Talkessel sehen. Mitten im Dorf steht die Kirche, deren Turm schon von weitem zu sehen ist. Über einen beschrankten Wegübergang fährt der Zug am neuen Empfangsgebäude vorbei in den Bahnhof Heidenau ein. Nur einige Reisende steigen hier aus, und wenige steigen dem Zug wieder zu. Aus dem Gepäckwagen werden einige Kisten, Koffer und kleine Geräte auf einen bereitstehenden Plattenwagen geladen. Kurz darauf gibt auch schon die Aufsicht die Ausfahrt für den Zug frei, und vorbei am Ausfahrtsignal verschwindet der Zug hinter einem Hügel in der Kurve. Die Aufsicht hat sich in den Dienstraum begeben und meldet den Zug ab. Ein Eisenbahner zieht den Plattenwagen zum Empfangsgebäude. Am Glasvorbau geben die Reisenden ihre Fahrkarten ab und verlassen den Bahnhof. Ein niedriges Schutzgitter befindet sich vor dem Glasvorbau zwischen dem Empfangsgebäude und den Gleisen. Es ist genau so lang wie das Empfangsgebäude. Ein Dach schützt die Reisenden vor Unbilden der Witterung.

Zwischen der elektrischen Uhr und dem Glasvorbau betritt man den Dienstraum. Hier sind untergebracht: der ölbeheizte Etagenheizungsofen für die Warmwasserheizung des Empfangsgebäudes, die Hebelbank und die Blockaufsätze für die wenigen Signale und Weichen, die Schrankenwinde, die Nachrichtengeräte, ein Tisch und ein Schrank für die wichtigsten Geräte und Gegenstände. Die Öltanks und die Pumpe liegen in unterirdischen Betonkammern unter dem Bahnsteig. Links vom Dienstraum führt eine Tür in die Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung. Hieran schließt der Glasvorbau, in dem sich der Fahrkartenschrank und die Gepäckwaage befinden. Im Hintergrund führt eine Tür zum Büro.

Durch eine Tür hinter dem Glasvorbau betritt man den Vorraum. Links ist der Schalter für die Fahrkartenausgabe und das Schiebefenster für die Annahme und Ausgabe des Reisegepäcks, Stückgutes usw.; hinten befindet sich die Toilette für das Bahnhofspersonal und die Reisenden. Rechts führt eine Tür in den Warteraum. Er ist nur mit Bänken, zwei Tischen und ein paar Stühlen sowie einigen Bildern geschmackvoll ausgestattet.

Die Bauweise des Modell-Empfangsgebäudes soll jedem selbst überlassen bleiben.

Das Empfangsgebäude wird an der Seite einer kurzen Zugangsstraße errichtet, die mit einem schwachen Anstieg die Straße, die die Bahnlinie kreuzt, mit dem Bahnhof verbindet (höhere Lage des Bahnsteigs mit dem Empfangsgebäude!). Der Bahnsteig ist an seiner Rückseite und am entgegengesetzten Ende durch eine Hecke abgegrenzt. Ein Hydrant und ein Trinkbrunnen sowie die Schilder mit dem Bahnhofsnamen und zwei Bänke befinden sich auf dem Bahnsteig. Der Bahnhof liegt an einer zweigleisigen Strecke mit einem Ladegleis, das nach der Straßenseite hin eine Kopframpe hat. Diese ist zu einer Seitenrampe für das Beladen von Wagen mit Großvieh ausgebildet, geht aber nicht über die Länge von zwei Wagen hinaus. Das Ladegleis endet am hinteren Ende des Bahnsteigs. Auf der Rampe steht noch ein zweiter Hydrant.

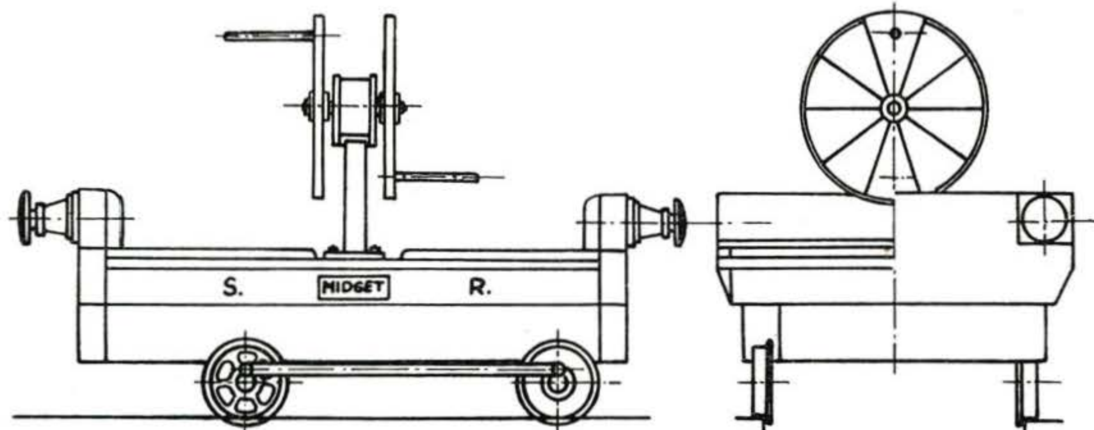
Unser selbstgebautes Modell kann folgenden Anstrich erhalten: das Dach schwarz (Teerpappdach), die Wände zweifarbig (Fenster- und Türnischen weiß, Wände in einem hellen Blau, Grün oder Rot, je nach Charakter der Landschaft), die Holzteile an den Türen, Fenstern und am Glasvorbau in hellem Gelb (Naturfarbton).

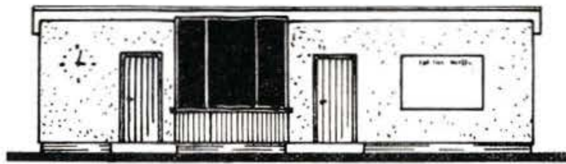
Ein seltsames Triebfahrzeug beim Vorbild

Auf der Insel Wight (Großbritannien) wurde 1931 in den Ryde-works ein recht seltsames Triebfahrzeug aus Schrotteilen zusammengebastelt. Um unabhängig von Dampflokomotiven zu sein und einzelne Wagen und Wagengruppen auf den Werkgleisen bewegen zu können, baute man sich den „Midget“ (deutsch: Knirps). Der „Knirps“ wurde durch ein Kurbelrad angetrieben, das zwei Männer drehten. Die Kraftübertragung erfolgte über ein Getriebe mit zwei Übersetzungsstufen (1 : 1 und 4 : 1) und eine Kette auf die Räder. Mit zwei Männern an der Kurbel konnte „Midget“ im kleinen Gang eine Masse von ungefähr 20 t bewegen.

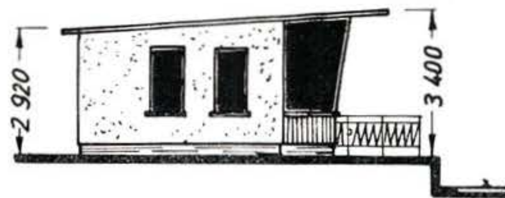
Dipl.-Ing. Wolfgang Glatte, Berlin

Literaturnachweis: Model Railway Constructor

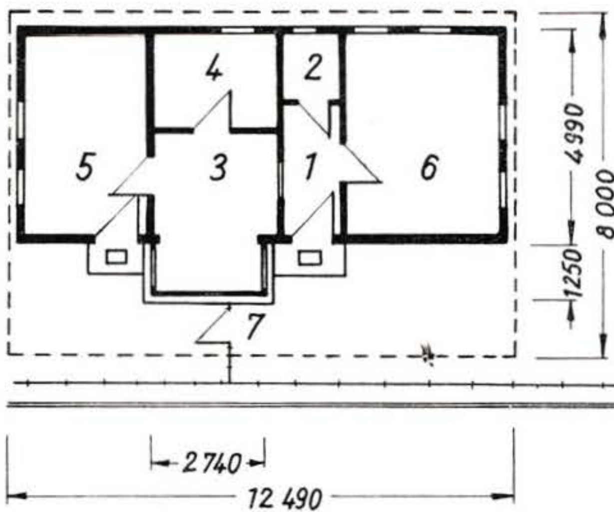




Vorderansicht



Seitenansicht



1 Vorraum u. Schalter
2 Toilette
3 Fka und Gepa
4 Büro
5 Dienstraum
6 Warteraum
7 Sperre

Maße sind die des Vorbildes !

Grundriß



Schaubild

Empfangsgebäude Bf Heidenau

M. 1 : 2 für Nenngröße H0

SIEGFRIED REICHMANN, Berlin

AUTOMATISCHE U-BAHN

Автоматическая подземная жел. дор.

Automatic Underground Railway

Métropolitain automatique

Welcher Modelleisenbahner ist nicht beeindruckt von dem regen Verkehr der Großstadt, besonders wenn dieser hauptsächlich durch schienengebundene Fahrzeuge wahrgenommen wird. Ich denke hier besonders an die Berliner S- und U-Bahn. Diese Atmosphäre des Großstadtverkehrs auf unserer Modellbahnanlage darzustellen, ist eine sehr schöne und lohnenswerte Aufgabe.

Wir wollen die U-Bahn nicht als selbständiges Motiv einer Anlage behandeln, sondern sie in unsere Modellbahnanlage als Ergänzung, als Bereicherung einfügen. Dabei ist natürlich zu beachten, daß man nicht zwei völlig verschiedene Motive zusammenbringt.

Besonders auf größeren Anlagen ist es schwierig, ohne einen gewissen Grad von Automatisierung die Möglichkeiten des Fahrbetriebes in konzentrierter Form auszunutzen. Deshalb fordern wir auch für die U-Bahn, daß sie weitgehend selbständig arbeitet, trotzdem nicht eintönig wirkt und die Betriebsamkeit auf der Anlage erhöht.

Bekanntlich haben wir bei der U- und S-Bahn eine seitliche Stromschiene. Diese können wir entweder als passive Stromschiene auf unserer Anlage nachbilden, d. h., sie ist nur Imitation, oder wir verwenden sie aktiv als Schaltschiene für die Beleuchtung des Zuges, für Signale (z. B. Pfeife) oder für die Zugbeeinflussung. Eine sehr einfache Schaltung für die letzte Möglichkeit zeigt Bild 1. Wesentlich bei dieser Schaltung wie bei den folgenden Schaltungen ist, daß die Strecke geschlossen ist, also im einfachsten Fall ein Kreis. Das schließt jedoch nicht aus, daß wir in Bild 1 alle drei Haltestellen in einem Bahnhof zusammenfassen können. Für diese Schaltung sind vier Züge nötig (wobei die Stromabnahme nur an der Spitze des Zuges erfolgen soll). Auf jeder Abschaltstrecke (I, II, III) befindet sich ein Zug, der vierte befindet sich auf freier Strecke. Jeder Zug schickt den Zug, der auf der vor ihm liegenden Abschaltstrecke steht, auf die Reise. Die Stromschienenteile (I′, II′, III′) stellen eine etwas abgeänderte Form von Schienenkontakten dar. Wenn A die Zahl der Abschaltstrecken und T die Zahl der Züge ist, dann gilt allgemein: $T = A + 1$ oder $A = T - 1$, mit $T \geq 2$. Wenn wir noch Signale (Lichtsignale) aufstellen, müssen wir für deren Steuerung Relais verwenden, die an den einzelnen Abschaltstrecken parallel zum Fahrmotor geschaltet werden. Die Schaltung in Bild 1 und die noch folgenden einfachen Schaltungen für eine automatische U-Bahn lassen sich selbstverständlich analog auch für Hochbahnen oder S-Bahnen verwenden. Sie werden hier nur am Beispiel der U-Bahn erläutert.

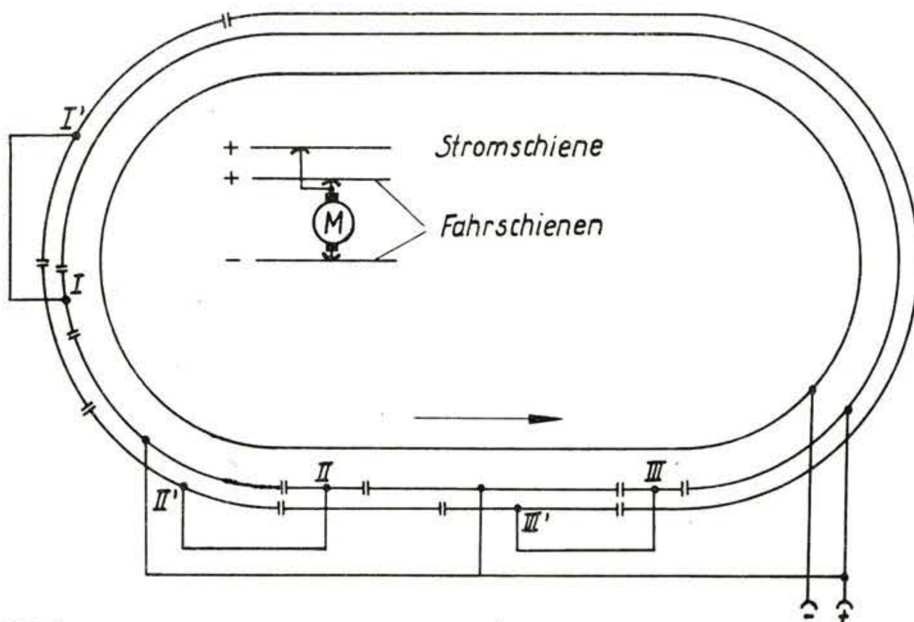


Bild 1

Das Bestreben der Modelleisenbahner geht dahin, mit den wenigen Stromzuführungen (Schienen) dem Triebfahrzeug ein Maximum an Informationen (Steuerströme) zuzuführen. Es ist deshalb ratsam, die wenigen Zuleitungen zum Triebfahrzeug gründlich auszunutzen. Bei der U-Bahn haben wir ebenso wie bei den elektrifizierten Strecken mit Ellokbetrieb den Vorteil, eine dritte Leitung ausnutzen zu können. Um die Stromschiene für die Steuerung irgendwelcher Systeme im Zug freizubekommen, werden wir in den folgenden Schaltungen ausschließlich die Fahrschienen für die automatische Zugsteuerung verwenden. Wir gehen davon aus, daß der Wicklungswiderstand des Relais (Fernmelderelais) gegen den Widerstand der Motorwicklung des Fahrzeuges groß sei (etwa 1 kOhm : 50 Ohm). Wenn wir die Wicklung dieses Relais nach Bild 2 mit dem Fahrmotor in Reihe schalten, so fällt an ihr fast die gesamte Spannung ab, der Anker des Relais wird angezogen, aber das Triebfahrzeug bleibt stehen.

Daraus läßt sich die in Bild 3a dargestellte einfache

Schaltung entwickeln. Wenn A wieder die Zahl der Abschaltstrecken (= Zahl der Relais) und T die Zahl der Triebfahrzeuge ist, erhalten wir jetzt: $A = 2T - 1$, mit $T \geqq 2$.

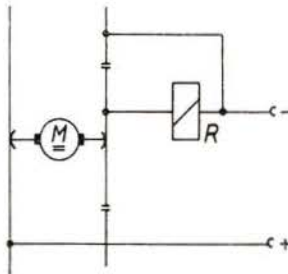


Bild 2

Nehmen wir an, daß ein Triebfahrzeug auf der Abschaltstrecke II steht und das andere sich auf I zu bewegt. Sobald es auf I zum Stehen kommt, zieht R_I an, schließt R_{II} damit kurz und das Triebfahrzeug von II fährt nach III, bleibt dort stehen und bewirkt, daß das Triebfahrzeug von I nach II fährt.

In Bild 3b ist eine prinzipiell mögliche Streckenführung für die eben erwähnte Schaltung angedeutet, wobei die Abschaltstrecken I_B, II_B im Bahnhof liegen, während III_H als Block auf freier Strecke gedeutet werden kann.

Die gleiche Schaltung ist für zwei Fahrtrichtungen in Bild 4 dargestellt. Mit dem Umschalter S wird die Fahrtrichtung gewählt. Das Relais R_P schaltet dann automatisch (dabei wird nur die Richtung der Wirkungen der Abschaltstrecken aufeinander umgekehrt). R_P ist ein Relais der Kennzahl 21 mit drei Federntripel.

Um den Betrieb interessanter zu gestalten, erweitern wir die Schaltung von Bild 3a auf 5 Abschaltstrecken; wir können dann drei Züge fahren lassen. Ob eine weitere Erhöhung der Abschaltstreckenzahl innerhalb eines geschlossenen Gleisverlaufes besser ist als eine Kombination von etwa 2 x 5 Abschaltstrecken – wobei beide Kreise getrennt sind –, möge jeder selbst erwägen. Bild 5a zeigt die Schaltung für fünf Abschaltstrecken. Hier wurden auch gleich die Lichtsignale mit eingezeichnet. Es bedeuten a grüne Lampe und b rote

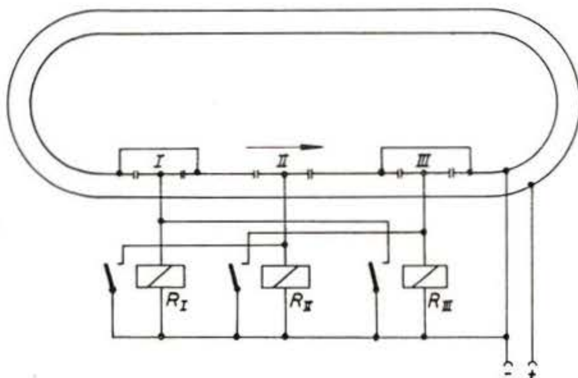


Bild 3a

Lampe. In Bild 5b ist die dazu prinzipiell mögliche Streckenführung dargestellt. I_B und III_B sind Abschaltstrecken im Bahnhof, die übrigen drei sind Blockstellen. Die Relais R_I bis R_V haben die Kennzahl 1–21 (Bild 5a). Alle Relais sollen möglichst schon bei der niedrigsten Fahrspannung gut ansprechen.

Bild 6 deutet eine Möglichkeit für die Gleisverlegung an (unmaßstäblich!). Die Punkte X_1 und X_2 sollen beide auf gleichem Niveau etwa 5 bis 6 cm über 0 cm liegen. Y_1 soll mindestens 6 cm (verschieden, je nach Spur) unter 0 cm liegen. Z_2 kann noch tiefer liegen falls nötig. Y_2 kann über 0 cm liegen, wobei aber dann zweckmäckig die Streckenführung zu verdecken ist und der Tunnel wegfallen kann; Z_1 analog. Die Abschalt-

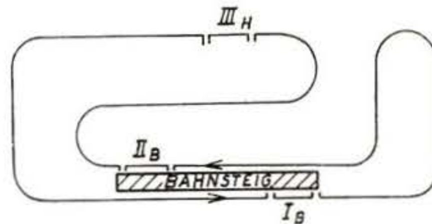


Bild 3b

strecken I_B und III_B liegen im gleichen Bahnhof (Hochbahn). Die Blockstellen IV_H und V_H können evtl. zu einem unterirdischen Bahnhof zusammengefaßt werden.

Sollen in den Streckenverlauf noch Weichen eingebaut werden, um etwa ein Abstellgleis oder eine Abzweigung zu erhalten, so muß man dabei von der Schaltung der Abschaltstrecken untereinander ausgehen. Die Zahl

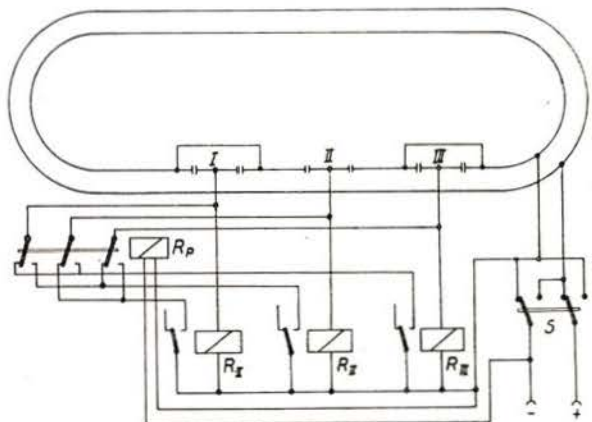
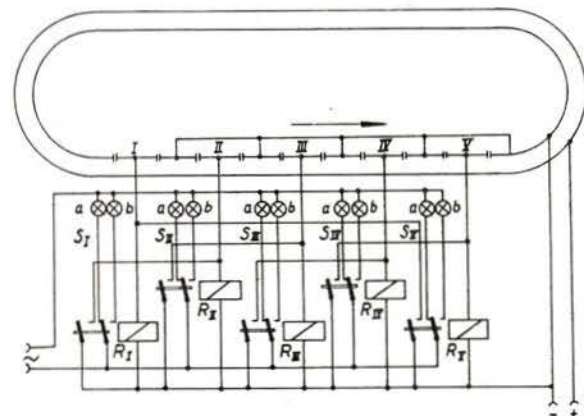


Bild 4

der Abschaltstrecken und die Zahl der Züge müssen stets die Gleichung $A = 2T - 1$ erfüllen. Werden zwei Abschaltstrecken mittels zweier Weichen und einem Stück Gleis ohne Abschaltstrecken überbrückt, so muß durch geeignete Schalter oder Relais beim Umschalten der Weichen auch eine entsprechende Umschaltung der Zuordnung der Abschaltstrecken zueinander erfolgen.

Bild 5a



Die Schaltungen wurden auf einer TT-Anlage erfolgreich erprobt. Bei richtiger Wahl der Relais treten keine Störungen auf, die eine Unterbrechung des Fahrbetriebes zur Folge haben. Bei gut durchdachter, zweckmäßiger Streckenführung verleiht eine solche automatische U-Bahn der Modellbahnanlage die Atmosphäre eines regen Verkehrs.

Bild 5b

Bild 6

KLEINE BASTELEI IN TT

Man nehme: zwei Om-Wagen mit Bremserhaus, einen Rungenwagen, einen Kesselwagen, einen S-Wagen und ein scharfes Messer, eine Feile, eine Beißzange oder Blechschere und Plastikkleber.
Wir zerlegen die beiden Om-Wagen in Oberteil, Unterteil und Bremserhäuschen mit Bühne. Dann nehmen wir den Rungenwagen, lösen vosichtig das Oberteil und kleben es auf ein Unterteil eines Om-Wagens. Nachdem wir das erste Bremserhäuschen auf der Rückseite mit passendem Material abgedeckt haben, kleben wir es mit Bühne auf den Rungenwagen.
Dann entfernen wir vom Kesselwagen vorsichtig die Bremserbühne mit Geländer. Das Geländer schneiden wir weg und kleben nur die gestanzten Tritte wieder auf den Wagen. Anschließend kleben wir noch das zweite Bremserhäuschen auf. Den fertigen Wagen zeigt Bild 1.

Nun lösen wir vom S-Wagen die vier Blechlaschen vom Unterteil und setzen das Oberteil auf das verbliebene Unterteil von den beiden Om-Wagen und biegen die Laschen wieder um. Da das Geländer höher als die Rungen ist, biegen wir es 3 mm von unten rechtwinklig um und kleben es auf das Unterteil. Dann kleben wir noch den Boden der Bühne, den wir vom Kesselwagen übrig haben, auf. Eine kleine Kurbel am Geländer vervollständigt das Modell (Bild 2).

Zum Schluß kleben wir die beiden Om-Oberteile auf die verbliebenen Unterteile; so können wir sie noch gut verwenden. Wir streichen nun die Geländer und die Kurbelimitation am Bremserhäuschen schwarz. Jetzt haben wir drei Modelle, die den Fahrzeugpark bereichern.

Harry Reißig, Karl-Marx-Stadt

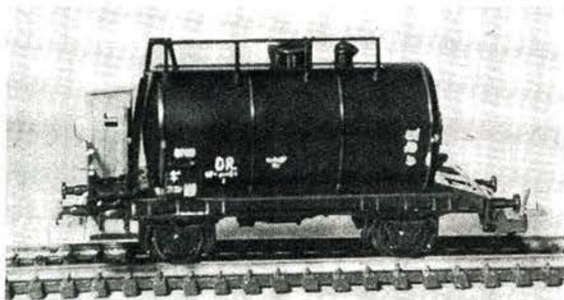


Bild 1

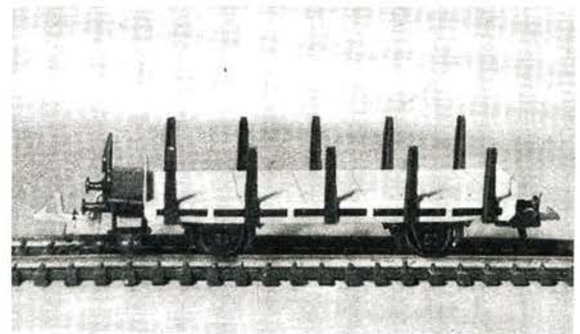
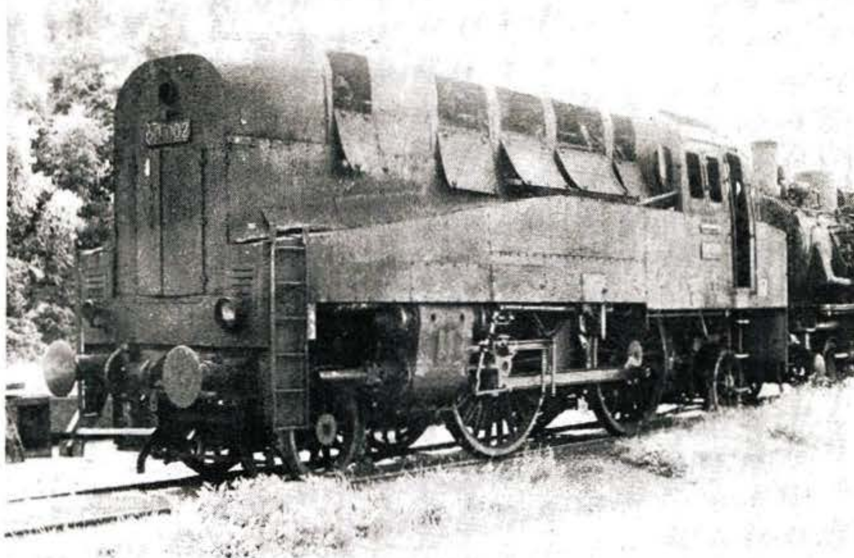


Bild 2

Fotos: H. Reißig, Karl-Marx-Stadt

Bild 1 Die Lok 60 002 auf dem „Rand“



Fotos: F. Borchert, Berlin

DIPL.-ING. FRITZ BORCHERT, Berlin

Werden alle Dampflokomotiven verschrottet?

Ich hatte im Frühsommer dieses Jahres in Wustermark Verschiebebahnhof eine Stunde Aufenthalt und benutzte die Zeit, um einen Blick in das Bahnbetriebswerk zu werfen. Auf einem Abstellgleis seitlich des Schuppens standen zwischen Schrotteilen einer demontierten Brücke kalte Lokomotiven. Eines dieser Fahrzeuge weckte durch seine äußere Form meine Neugierde und entpuppte sich beim Nähertreten nicht als ein Spezialtender – wie ich anfangs vermutete –, sondern als die Lok 60 002! Diese Lokomotive wurde bekanntlich im Jahre 1935 von Henschel in zweifacher Ausfertigung für die Lübeck-Büchner-Eisenbahngesellschaft gebaut und diente dem Schnellverkehr mit Doppelstock-Wendezügen zwischen Lübeck und Hamburg. Es handelt sich um 1'B1'h2-Tenderlokomotiven mit der Betriebsgattung St 24.18. Später gesellte sich noch eine dritte, etwas stärkere Lok (St 24.19) hinzu.

Aus den Anschriften der in Wustermark abgestellten 60 002 geht hervor, daß die Lok bis 1956 im Einsatz war. Sie erhielt am 26. April 1956 im Bahnbetriebswerk Berlin-Lichtenberg die letzte Bremsuntersuchung. Reste der ehemaligen elektrischen Fernsteuereinrichtung waren nicht mehr zu finden.

Es ist nicht zu erwarten, daß diese Lokomotive noch einmal Züge befördern wird. Im Gegenteil: Zu ihr werden sich in den kommenden Jahren hunderte anderer Veteranen gesellen, bis 1977 der gesamte Dampflokpark durch Diesellokomotiven und Elloks ersetzt ist. Die Dampflokomotiven wandern in den Schrott.

Ich will der guten alten „Dampflok-Zeit“ keine Tränen nachweinen, ich brauche wohl auch nicht zu begründen, weshalb. Dennoch möchte ich eines zu bedenken geben: Das 19. Jahrhundert ist in die Geschichte der Technik als das Jahrhundert der Dampfmaschine eingegangen. Sind wir es unseren Vorfahren, die aus der „Rocket“ und der „Adler“ im Laufe von 130 Jahren solche leistungsfähigen und zuverlässigen Lokomotiven wie die badische IVh$^{1-3}$ (Baureihe 18^3) oder die P 8 (Baureihe 38^{10-40}) schufen, und die schließlich in der 01, der 44 und der 61 – um nur einige von vielen zu nennen – die besten Gedanken deutscher Lokomotivbaukunst verwirklichten, sind wir es ihnen nicht schuldig, einige Exemplare für die Nachwelt zu bewahren?

Ich glaube nicht, daß auch angesichts der allgemeinen Forderung nach Sparsamkeit es unbillig ist, anzuregen, eines der in Zukunft wegen des Traktionswandels zu schließenden Bahnbetriebswerke zur Verfügung zu stellen, um hier einige konservierte Dampflokomotiven abzustellen. Ideal wäre es nahezu, wenn diese Loks so beschaffen sein würden, daß sie in späteren Jahren auch wieder einmal angeheizt werden könnten. Welche Lokomotiven welcher Baureihen dafür in Frage kämen, müßte von einer Interessengemeinschaft festgelegt werden. Doch zuvor müßte die Entscheidung gefällt werden, daß derartiges überhaupt geschehen kann und soll. Fällt diese Entscheidung nicht, dürfen wir uns der Kritik unserer Nachfahren gewiß sein, die dann eine P 8 nur noch von vergilbten Fotos kennenlernen werden. Fällt eine solche Entscheidung erst in Jahren, werden einige Baureihen bereits auf Nimmerwiedersehen im Martinofen verschwunden sein.

Bild 2 Anschriften am Führerhaus der Lok 60 002



● daß die Eisenbahnen in Brasilien nach dem Organisationsprogramm des Ministeriums für Verkehr und Öffentliche Arbeiten auch den Straßenverkehr betreiben sowie Ölleitungen und Läger verwalten sollen?

● daß die Schwedischen Staatsbahnen vom 1. Juli 1964 an den Knotenpunktverkehr eingeführt haben?

● daß die sowjetischen Eisenbahnen eine neue Bauart eines beweglichen Herzstückes entwickelt haben? Dadurch sollen Entgleisungen leerer oder wenig beladener zweiachsiger Güterwagen vermieden werden.

WISSEN SIE SCHON ...

● daß die ČSD ihren zweitwichtigsten Übergangsbahnhof Stúrovo im Einvernehmen mit den MAV zu einem Gemeinschaftsbahnhof ausbauen wollen? Der Umbau soll bis 1968 beendet werden.

● daß die SNCF für stark beanspruchte Fahrzeuge Vollräder aus unlegiertem Stahl mit niedrigem Kohlenstoff- und Mangangehalt verwendet?

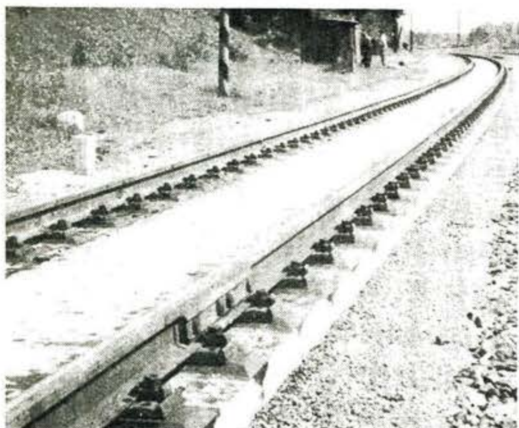
● daß die Southern Pacific Railroad innerhalb einer Minute ihre dieselelektrischen Lokomotiven reinigt? Die Reinigung erfolgt mit rotierenden Bürsten und besonderen Waschmitteln für Aufbauten, Rahmen, Laufwerk und Untergestell.

● daß die Southern Region der Britischen Eisenbahn die schweren Triebfahrzeuge des Vorortverkehrs mit luftgefederten Drehgestellen ausgerüstet hat?

● daß Italien 280 dieselelektrische Lokomotiven an Argentinien lieferte? 200 davon werden erst in Argentinien montiert.

● daß in der ČSSR Versuche mit schwellen- und schotterlosem Bettungskörper gemacht werden? Die Gleise werden auf 10 m langen, vorgespannten Betonplatten verlegt.

Foto: G. Illner, Leipzig





Im Zeitalter der Düsengiganten und Raketen übt die Eisenbahn auf alt und jung immer noch einen unwiderstehlichen Reiz aus. Seit dem 18. Juli 1964 dreht die kleine Eisenbahn im Jugendzentrum in Essen ihre Runden. In langwieriger Arbeit wurde sie von dem Club der Essener Modelleisenbahner erbaut.

Foto: ZB

Für unsere westdeutschen Leser

Lok-Magazin Nr. 7

Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart
Herausgegeben von Karl-Ernst Maedel
Preis der Einzellieferung 5,80 DM
Jahres-Abonnement (4 Lieferungen) 20,– DM

Aus dem Inhalt des Heftes 7/64: Die S 10-Familie, die Lokomotive 160 A 1 der SNCF, Blick nach Italien, Italienische Gleichstrom-Lokomotiven, Otto Frederik August Busse, Die Stubaital-Bahn, Ben Akiba und die E 10 299, Der schwäbische Akkumulatorenwagen, Moderne Schienenfahrzeuge, Dokumentation zur Lokomotivgeschichte.

Erhard Born

2 C 1 Entwicklung und Geschichte der Pazifik-Lokomotiven.

Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart
102 Seiten, 41 Abbildungen im Text und 82 Schwarzweißfotos auf 28 Kunstdrucktafeln, 9,80 DM

Der Dampflokomotive in ihrer elegantesten Form, nämlich der 2' C 1' oder Pazifik-Lokomotive wurde mit diesem Buch ein Denkmal gesetzt.

Die 2' C 1' – das ist die Lokomotive mit zwei vorderen, in einem Drehgestell zusammengefaßten Laufachsen (2'), mit drei angetriebenen Achsen in der Mitte (C) und einer nachlaufenden, im Bogen einstellbaren Laufachse (1') – stellt einen Höhepunkt des Dampflokomotivbaus dar. Es ist die Bauart, die bei allen großen Eisenbahnverwaltungen ein halbes Jahrhundert lang den Schnellzugdienst, den vornehmsten Dienst in der Zugförderung, beherrscht hat. Die Pazifiklokomotiven in Deutschland, in Frankreich, in Nordamerika und in anderen Ländern, Sonderformen, Tender-Lokomotiven und auch die elektrischen 2' C 1' – Dr. Ing. Born, früher selbst Lokomotivkonstrukteur, schildert ihre Entwicklung, ihre Geschichte und ihr Schicksal.

Karl-Ernst Maedel

Bekenntnisse eines Eisenbahn-Narren

Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart
249 Seiten mit 26 Zeichnungen, Ganzleinen, 12,80 DM

Der normale Sterbliche macht sich nicht im entferntesten eine Vorstellung davon, wie anstrengend es ist, ein Eisenbahnnarr zu sein und was für Komplikationen mit diesem Zustand verbunden sind. Karl Ernst Maedel ist schon von Kindesbeinen an, der Eisenbahn verfallen. Daß er umfassende Fachkenntnisse hat im Eisenbahnwesen, hat er bewiesen als Herausgeber des Lok-Magazins und als Verfasser der Bücher „Geliebte Dampflok“ und „Giganten der Schiene“. Mit Leib und Seele ist er dabei, bei allem was Eisenbahn heißt. Drum kann er auch so lebendig erzählen von Erinnerungen und Erlebnissen seiner Jugendzeit in den 20er Jahren, als es noch die rumpelnden Abteilwagen 4. Klasse gab, den Heizer mit Schaufel und Schüreisen.

Was er erlebt, gesehen, mitgemacht und erfahren hat, als Eisenbahnnarr, davon zeugen die Bekenntnisse, die in diesem Buch niedergelegt sind.



Auf einer Fahrt durch die ČSSR fotografierte Gerhard Illner für uns interessante Objekte des Vorbildes.

Bild 1 Einflügliges Hauptsignal auf den Bahnen der ČSSR

Bild 2 Güterzuglokomotive der Baureihe 524.2 der ČSD – Rekonstruktionsausführung der ehemaligen ÖBB-Reihe 180 Eh2, Achslast 14 Mp, Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Interessant ist auch der Warnanstrich des Wasserkrans.

Bild 3 Elektrischer Betrieb auf der Nebenbahn nach Becheyné – modern und doch historisch. Unser Bild zeigt den Bahnhof Tabor. Beachtenswert ist die für uns ungewöhnliche Ausführung des Weichensignals.

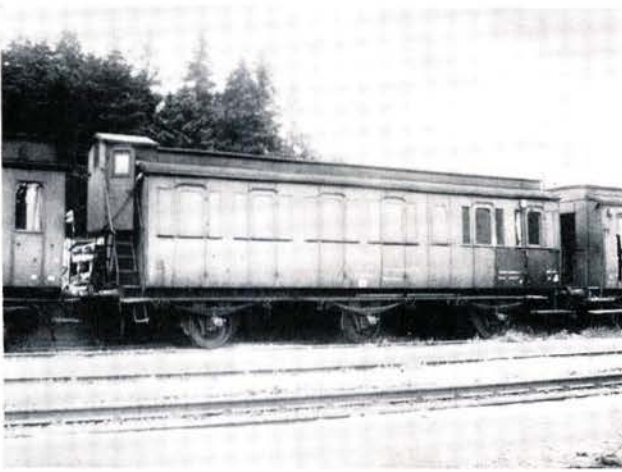
Bild 4 Bauzugwagen der ČSD. Dieser Wagen ist ein ehemaliger Personenwagen der Preußischen Staatsbahn.


1


2


3

Fotos: G. Illner, Leipzig


4



Städtischen Charakter

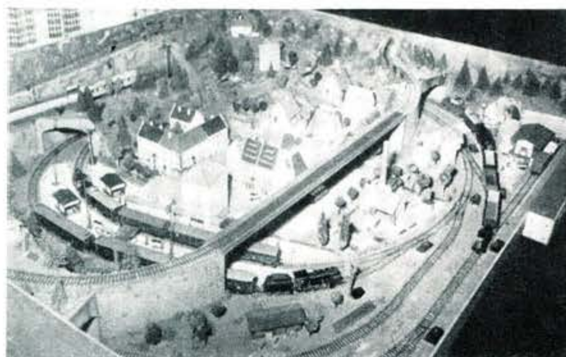
... zeigt der untere Bahnhof der 1,50 × 1,70 m großen HO-Anlage unseres Lesers Hellmut Nestler aus Leipzig, und dementsprechend wurde auch der am Bahnhof gelegene Stadtteil aus zwei- bis dreistöckigen Häusern erbaut. Am Stadtrand stehen kleine Siedlungshäuser an einem Berghang. Am Ortseingang war auch noch Platz für eine Fabrikanlage. Ein Teil der Bahnsteige und der Straße werden durch eine Stahlbetonbrücke überspannt. Zum Bahnhof gehören noch zwei Stellwerke, eine Bekohlungsanlage und ein Güterschuppen. Eine Unterkunft für Gleisbautrupps ist ebenfalls vorhanden.

Vom oberen Bahnhof führt die Straße durch einen Tunnel zur Ortschaft. Ein kleines Stellwerk sowie ein ausgedienter Güterwagen als Schuppen vervollständigen die Betriebseinrichtungen.

Zur Geländegestaltung wurde zerkochtes und mit Perlleim vermengtes Zeitungspapier verwendet, wodurch eine echte graue Felstönung erreicht wurde. Die Gleise bestehen aus Pilz-Schwellenband und Pilz-Schienen. Die Weichen stammen ebenfalls von der Firma Pilz. Bahnhof und Häuser sind Bausätze der Firmen Auhagen und OWO.

Die Schaltung der Weichen erfolgt mittels Serienschalter, wobei jede Fahrstraße (nach jeder Fahrtrichtung frei) jeweils durch einen Schalter freigegeben wird. Gleichzeitig mit diesen Schaltern wird das Ausfahrsignal betätigt und die an den Bahnhöfen gelegenen abschaltbaren „Stoppschienen" erhalten Strom. Die Gleisstrecken vor der Bekohlungsanlage und dem Güterschuppen können ebenfalls stromlos gemacht werden.

Es wurden verlegt bzw. eingebaut: 19,60 m Gleise, 12 Weichen, 5 Signale sowie 55 Glühbirnen. Für Fahrbetrieb und Beleuchtung ist je ein Trafo vorhanden. Um die Anlage in sich abgeschlossen und somit auch leichter transportabel zu machen, wurden drei Seiten mit 30 cm hohen Sperrholzbrettern versehen, während die vierte Seite eine 6 cm hohe Abschlußleiste erhielt. Die Ecken wurden durch Vierkanthölzer 4 × 4 × 30 cm versehen, an welche die Seitenwände angeschraubt wurden. Alle Aufbauten der Anlage liegen unterhalb der 30 cm hohen Seitenwände. Über die gesamte Anlage wird eine Decke aus Plastikfolie zum Schutz gegen Verstaubung gespannt. Die Anlage wird jedoch nur zeitweise aufgestellt; sie steht sonst im Schlafzimmer hochkant hinter dem Kleiderschrank.







Fotos: H. Nestler

Eine Schmalspuranlage

... in der Spurweite 12 mm, 3,80×1,40 m groß, betreibt Herr Fritz Herold aus Leipzig. Der Triebwagen – hier bei Ausfahrt aus dem Bf Lauterstein – entstand nach einem Foto des Vorbildes, das auf der Strecke Zittau–Oybin–Jonsdorf verkehrt. Das Unterteil des Triebwagens ist ein geändertes Unterteil einer Zeuke V 200; das Oberteil wurde selbst angefertigt.

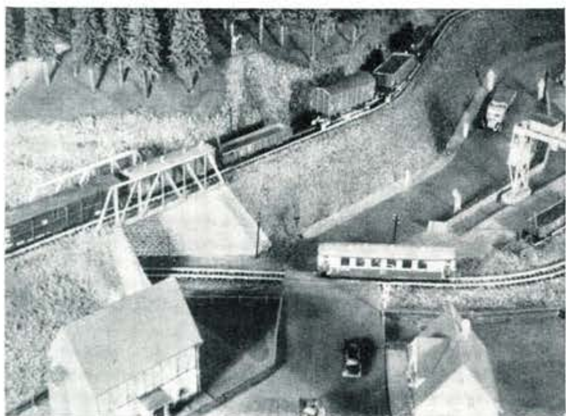


Foto: F. Herold

FÜR UNSER LOKARCHIV



ING. GÜNTHER FIEBIG, Dessau

Dampflokomotiven der Baureihe 75^{66}

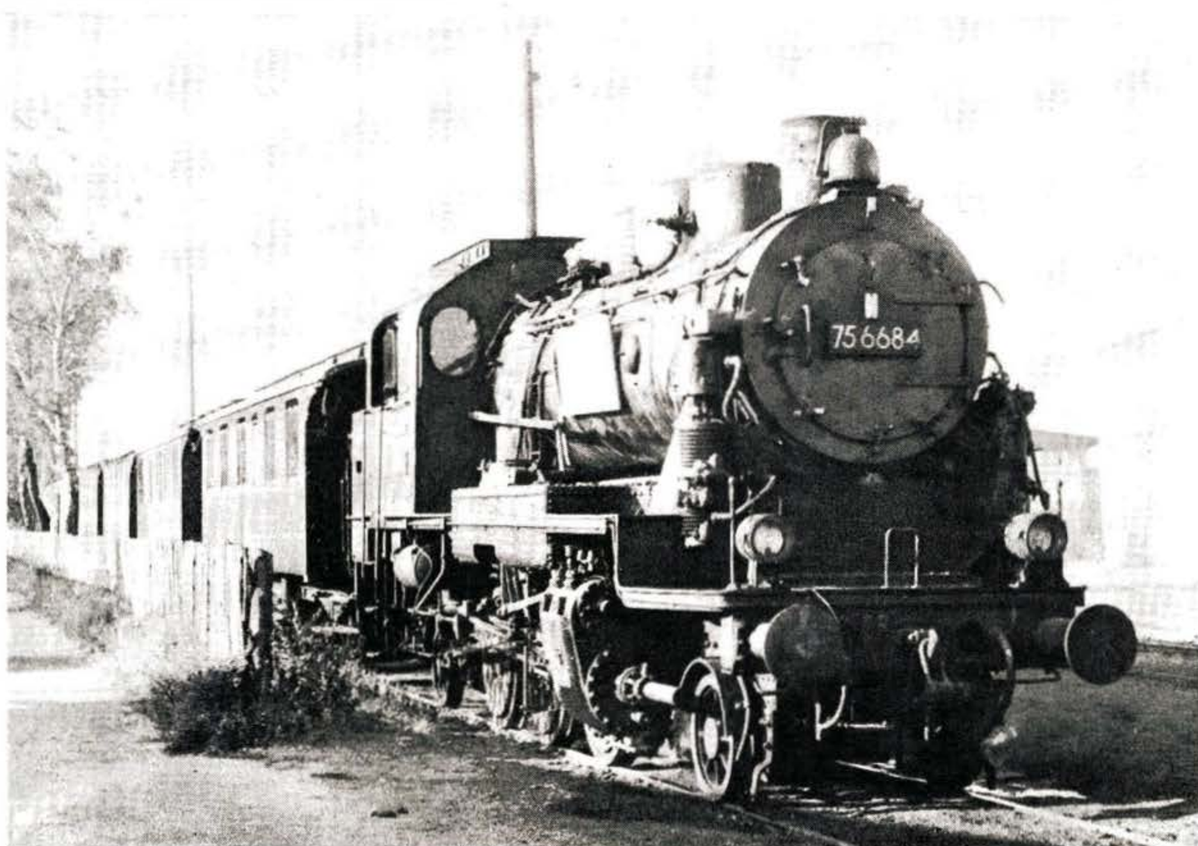
Паровоз серий 75^{66}

Steam Locomotive of Series 75^{66}

Locomotive à vapeur la série 75^{66}

In den Jahren ab 1890 betrieben die damals entstehenden privaten Kleinbahnen ihre Unternehmen hauptsächlich mit älteren aufgekauften Tenderlokomotiven der Staatsbahnen. Etwa ab 1922 wurde eine Baureihe leichter und einfacher Lokomotiven eigens dafür entwickelt. Die Lokomotiven dieser Baureihe wurden als ELNA-Lokomotiven bezeichnet (ELNA ist die Abkürzung von Engerer-Lokomotiv-Normen-Ausschuß). Sie waren weitgehend genormt und entsprachen sowohl den Belangen der Kleinbahnen wie auch den Wünschen der Hersteller nach einer rationelleren Produktion. Die als ELNA-Reihen 1 bis 6 bezeichneten Lokomotivgattungen genügten den Ansprüchen bis etwa Mitte der dreißiger Jahre. Dann wurden schwerere und leistungsfähigere Maschinen von einigen Kleinbahnen angeschafft. Um ein ähnliches Durcheinander wie vor 1922 zu verhindern, wurde von den Beteiligten die Typenreihe ELNA 7 bis 11 entworfen. Es handelte sich dabei um Lokomotiven mit den Achsfolgen 1'C 1' und 1'D 1', wobei ebenso wie bei den älteren ELNA-Reihen 1 bis 6 mehrere Varianten vorgesehen waren, um den Wünschen der Kleinbahn-Verwaltungen nach eigenen, dem Charakter der Kleinbahn entsprechenden Lokomotiven entgegenzukommen. Diese Lokomotiven wurden jedoch kaum noch gebaut, da inzwischen der zweite Weltkrieg ausgebrochen war.

Bild 1 Die Lok 75 6684 vor einem Nebenbahnzug Foto: G. Fiebig, Dessau



Bei der Deutschen Reichsbahn laufen heute noch einige Lokomotiven, die aus dieser Zeit stammen und bei der Übernahme der privaten Kleinbahnen zur DR kamen. Diese Lokomotiven, die vom ehemaligen Landeseisenbahnamt Merseburg für die ihm unterstellten Privatbahnen beschafft wurden, kamen den neuen ELNA-Reihen sehr nahe. Es handelt sich dabei um folgende Maschinen:

Heutige DR-Betriebs-Nr.	Frühere Bahnverwaltung	Frühere Betriebs-Nr.
75 6682	Kleinbahn Genthin	401
75 6683	Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll	404
75 6684	Salzwedeler Kleinbahn	403
75 6685	Kleinbahn Genthin	402
75 6686	Kleinbahn Gardelegen-Haldensleben-Weferleben	405
75 6687	Altmärkische Kleinbahn	406

Die Lokomotiven wurden in den Jahren 1940 bis 1942 von Henschel gebaut. Im Aufbau sind diese Maschinen gleich. Gemeinsame Merkmale mit den älteren ELNA-Lokomotiven sind: einfacher und robuster Aufbau der Lokomotiven, Übereinstimmen vieler Bauteile, hohe Kessellage und als Wasserkasten ausgebildeter Fahrzeugrahmen. Gegenüber den älteren ELNA-Lokomotiven weisen sie folgende Unterschiede auf: Anwendung von vorderen und hinteren Laufachsen, größere Treibradlast, größere und leistungsfähigere Kessel und höhere Höchstgeschwindigkeit. Die Lokomotiven 75 6682 bis 6687 haben gleiche Steuerung, gleiche Radsätze und gleiche Triebwerksteile. Außerdem sind bei allen Maschinen vorhanden: Sandstreueinrichtungen, Druckluftbremsen und sonstige für Dampflokomotiven vorgeschriebene und für den Betrieb notwendige Ausrüstungsteile und Einrichtungen.

Wie bei den älteren ELNA-Lokomotiven berücksichtigte man auch hier die Sonderwünsche der Kleinbahn-Verwaltungen. So sind die Schornsteine zum Teil unterschiedlich ausgefallen. Einige Lokomotiven haben den üblichen glatten Schlot, zum Teil mit Aufsatz, andere dagegen einen solchen mit Krone, wie wir ihn von den süddeutschen Lokomotiven her kennen. Einige Maschinen hatten anfangs nur Dampfstrahlpumpen; jedoch wurden sie inzwischen alle mit einer Kolbenpumpe und Vorwärmer ausgerüstet. Warum aber die 75 6686 heute noch keinen Kipprost erhalten hat, ist unklar. Ein Vergleich dieser Lokomotiven mit denen der Baureihe 64, die ebenfalls die Achsfolge 1'C 1' haben und von der Deutschen Reichsbahn für den annähernd gleichen Betriebseinsatz vorgesehen wurden, läßt erkennen, daß man sich bei den hier vorgestellten Kleinbahn-Lokomotiven auf das für den Nebenbahndienst Notwendige beschränkte.

Die als Baureihe 75^{66} bezeichneten Lokomotiven stehen noch im Einsatz bei der Deutschen Reichsbahn. Sie sind inzwischen auf verschiedenen anderen Nebenbahnen eingesetzt gewesen. Befriedigend sind sie nicht. Im schwereren Einsatz genügt die Kesselleistung doch nicht. In schneereichen Wintern macht sich der Kastenrahmen nachteilig bemerkbar, weil er Ursache dafür ist, daß die Lokomotiven in Schneewehen steckenbleiben, die von anderen Maschinen noch durchfahren werden können. Die Baureihe 64 wird vom Betriebsdienst und von den Personalen stets vorgezogen. Durch den Einsatz von Dieseltriebfahrzeugen werden jedoch auch diese wenigen Lokomotiven bald von den Strecken verschwunden sein.

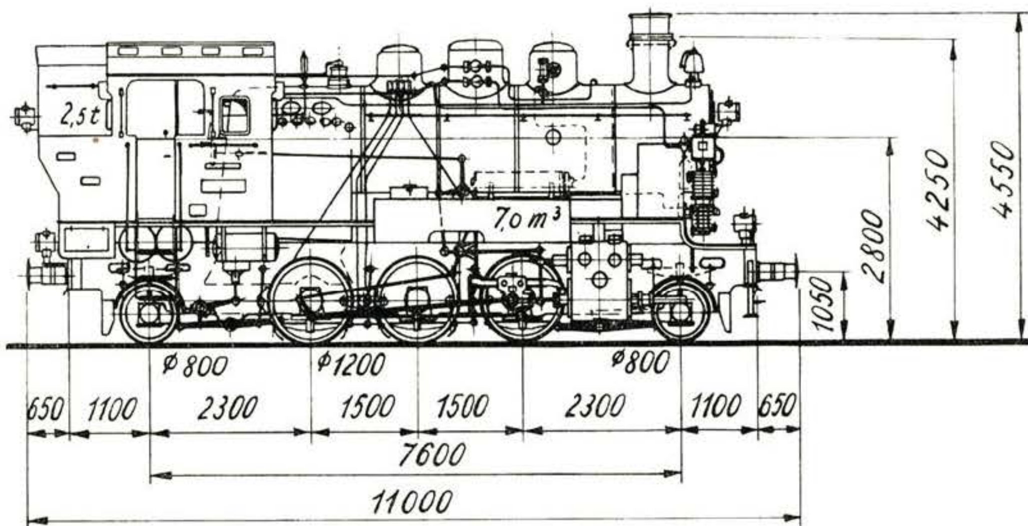


Bild 2 Maßskizze der Lok der Baureihe 75^{66} (die verschiedenen Schornsteinformen sind hier angedeutet).

Maßskizze: H. Köhler, Erfurt

Technische Daten

Betriebsnummern	75 6682 – 6687
Achsfolge und Bauart	1'C 1'-h2
Zylinderdurchmesser	480 mm
Kolbenhub	550 mm
Kesselüberdruck	14/16 kp/cm² [1])
Rostfläche	2,02 m²
Konstruktionsmasse	52,8 t
Dienstmasse	66,5 t
Reibungslast	42/46 Mp [2])
Wasservorrat	7 m³
Kohlenvorrat	2,5 t
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h

[1]) Ist bei den Lokomotiven unterschiedlich

[2]) Veränderlich durch Umstecken der Ausgleichhebelbolzen

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41I. Die bis zum 10. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Bernburg/Saale

Herr Richard Mann, Bernburg-Roschwitz, Hermann-Löns-Straße 23, gründet eine Arbeitsgemeinschaft und bittet alle Interessenten um ihre Meldung.

Köthen/Anhalt

Nachdem die AG Köthen ihre im Bau befindliche Lehr- und Versuchsanlage zur Kreisleistungsschau vom 4. bis 11. Oktober 1964 auf dem Stand der Deutschen Reichsbahn zeigen konnte, wird sie Anfang November eine große Modellbahnschau durchführen. Es werden mehrere Anlagen gezeigt. Die Ausstellung findet im Bahnhofsgebäude Köthen statt. Nähere Einzelheiten bitten wir der Tagespresse zu entnehmen.

Bautzen

Die AG Bautzen trifft sich jeden Donnerstag um 19 Uhr in ihrem Arbeitsraum, Gerberstraße 2. Interessenten können sich dort oder jederzeit bei Herrn Kloske, Fabrikstraße 25, melden.

Leipzig

Die AG Friedrich List führt in der Zeit vom 29. November bis 20. Dezember 1964 im Leipziger Messehof ihre diesjährige Modelleisenbahn-Ausstellung durch.

Öffnungszeiten:	Montag–Freitag	14–19 Uhr
	Samstag	13–19 Uhr
	Sonntag	10–19 Uhr

Die Geschäftsstelle der AG im Leipziger Hauptbahnhof ist jeden Mittwoch und Freitag von 17 bis 19 Uhr geöffnet.

Ilmenau

Herr Falko Aschoff, Karl-Liebknecht-Straße 4, ist Leiter einer Arbeitsgemeinschaft, die unserem Verband beigetreten ist.

Spremberg

Herr Walter Mattke, Postfach 24, bittet alle Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn aus der Umgebung um ihre Meldung zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft.

Neudietendorf

Unter der Leitung von Herrn Heinz Herold, Kirchstraße 7, hat sich eine AG gebildet und ist dem DMV beigetreten.

Wer hat – wer braucht?

11/1 Gesucht werden: Loks E 63 (Piko), auch defekt oder ohne Oberteil,
Lok BR 55 (Piko), evtl. nur ein Oberteil,
Trix-Fahrregler und einzelnes Trix-Material.

11/2 Abzugeben eine BR 84 (Hruska) fabrikneu.

11/3 Suche Treibstangen für Piko E 63 und zwei Gebert-Personenwagen Pr 05.

11/4 Abzugeben Zeuke E 44 (Spur 0), zwei weitere Loks, diverses Gleismaterial und Zubehör, alles neuwertig.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Viele Betriebe der Modelleisenbahn-Industrie der DDR haben auch in diesem Jahr wieder Sachspenden für die Preisträger des Internationalen Modellbahnwettbewerbs zur Verfügung gestellt. Für diese wertvolle Unterstützung sagen wir den nachstehend aufgeführten Betrieben unseren herzlichsten Dank:

Hans Auhagen KG, Marienberg (Sa)
Kurt Müller, Marktneukirchen
Johannes Gützold KG, Zwickau (Sa)
Zeuke und Wegwerth KG, Berlin
VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik (OWO)
Werner Ehlcke KG, Dresden
Herbert Franzke KG, Köthen (Anh)
Herr KG, Berlin-Treptow
VEB Piko, Sonneberg (Thür)
Günther Dietzel, Leipzig
Gerhard Schaller, Perba

Hohe Auszeichnungen zum 15. Jahrestag der DDR

Staatssekretär Helmut Scholz, Präsident des DMV, erhielt den Vaterländischen Verdienstorden in Silber.

Ehrhard Thiele, Vizepräsident des DMV, erhielt die Verdienstmedaille der Deutschen Demokratischen Republik.

Anläßlich der Neuwahl des Rektors der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden wurde Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Vizepräsident des DMV, zum Prorektor für Forschungsangelegenheiten ernannt.

Werde Mitglied des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes!



Klaus Gerlach

Modellbahnanlagen

Hundert Modellbahnanlagen von Modelleisenbahnern der DDR, Westdeutschlands und des Auslandes werden vorgestellt.
Jede Anlage ist ausführlich beschrieben und jeweils zwei Fotos und ein Gleisplan vermitteln den optischen Eindruck. Aus den Beschreibungen kann der Modellbahnfreund alles entnehmen, was er zum Nachbau benötigt: Motiv der Anlage, Aufbau der Anlagenplatte, verwendetes Anlagenmaterial, Anzahl und Schaltung der Weichen, Steigungen und Gefälle, Gleisradien, Material für die Landschaftsgestaltung, Bahnsteiglängen, farbige Gestaltung, Triebfahrzeuge und -wagen, Bauzeit.

184 Seiten, 202 Fotos, 100 Gleispläne, Halbleinen cellophaniert 15,80 MDN.

Günter Fromm

Bauten auf Modellbahnanlagen

Jeder Modelleisenbahner, gleich ob er selbst baut oder Industriematerial verwendet, wird gern zu diesem reich mit Planskizzen und Abbildungen versehenen Buch greifen, das eine Fülle von Anregungen für den Bau der verschiedensten Gebäudemodelle, vom Streckenwärterhaus bis zur Drehscheibe, gibt. Die Verschiedenartigkeit der gezeigten Baustile ermöglichen es dem Modellbahnfreund, seine Anlage individuell und zugleich naturgetreu zu gestalten. Außerdem erhalten alle im Eisenbahnwesen Beschäftigten einen guten Überblick über den Eisenbahnhochbau.

180 Seiten, 95 Abbildungen, 46 Anlagen, Halbleinen 17,– MDN.

Klaus Gerlach

Für unser Lokarchiv

Mit diesem Nachschlagewerk wurde der Dampflokomotive ein Denkmal gesetzt. An Hand kurzer Charakteristiken, ergänzt durch Maßskizzen, Fotos und technische Daten, werden alle Einheits- und viele Länderbahnlokomotiven sowie alle Sonder-, Rekonstruktions- und Umbauloks beider deutscher Bahnverwaltungen vorgestellt.

248 Seiten, 209 Abbildungen, Halbleinen 12,– MDN.

Bestellungen richten Sie bitte an den Buchhandel

Dieter Bäzold / Günther Fiebig

Archiv elektrischer Lokomotiven

Ebenso wie das „Lokarchiv" wird auch dieser Band für Eisenbahner und Modellbahnfreunde, die bestrebt sind, ihr eisenbahntechnisches Wissen zu vervollkommnen, ein wertvolles Nachschlagewerk sein.
Es bringt eine vollständige Sammlung aller deutschen Einphasenwechselstrom-Lokomotiven der letzten 80 Jahre. Jede Lokomotive wird durch Foto, Maßskizze und Schaltbild vorgestellt. Der Textteil unterrichtet eingehend über die technischen Daten, die Entwicklung und den Einsatz der jeweiligen Lokomotive, ihren mechanischen Aufbau und elektrischen Teil.
Die Anlage „Elektrischer Zugbetrieb in Europa" gibt Kenntnis vom derzeitigen Stand der Elektrifizierung in Europa.

400 Seiten, 299 Abbildungen, Halbleinen cellophaniert 14,50 MDN.

Josef Otto Slezak

Breite Spur und weite Strecken

Ein Streifzug durch das Eisenbahnwesen der Sowjetunion.
Sowohl Eisenbahner als auch Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn, die sich für die Eisenbahnen in aller Welt interessieren, werden gern zu diesem Buch greifen.
Eingehend wird der Fahrpark der sowjetischen Eisenbahnen beschrieben und die Umstellung des rollenden Materials von Zweiachsern mit 15 Tonnen Ladegewicht auf Vier- und Sechsachser mit Kapazitäten von 60 bis 100 Tonnen erläutert. Sowjetische Lokomotiv- und Wagentypen werden in kurzen Beschreibungen, Tabellen mit den Hauptabmessungen, Typenskizzen und Fotografien vorgestellt.

232 Seiten, 227 Abbildungen, 1 Anlage, Halbleinen cellophaniert 9,80 MDN.

Werner Seifert

Technisches Zeichnen im Eisenbahnwesen

Das Buch gibt eine Gesamtübersicht über die im Eisenbahnwesen verwendeten Zeichen und Muster in Gleis- und Sicherungsplänen. Zahlreiche Abbildungen und Übersichten vervollständigen die in leichtverständlicher Form geschriebenen Erläuterungen.

148 Seiten, 184 Abbildungen, 24 Übersichten, broschiert 5,30 MDN.

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN BERLIN



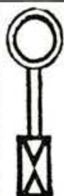
G. A. Schubert

Fachgeschäft für
MODELLEISENBAHNEN
Dresden A 53, Hüblerstr. 11 (a. Schillerplatz)
Katalog 1964/65 gegen Voreinsendung von
3,80 MDN auf PSchKonto Dresden Nr. 104 53

Transformatoren für Beleuchtung, Steuerung usw.
Spezial-Transformatoren
Schutzart P 00

TRANSFORMATORENBAU Ing. Kurt Meier
Zwickau (Sachsen), Max-Pechstein-Straße 31

ERICH UNGLAUBE
Das Spezialgeschäft für den Bastler
Modelleisenbahnen und Zubehör
Vertragswerkstatt von
Piko – Zeuke – Herr – Gützold – Stadtilm – Pilz
Kein Versand
Berlin O 112, Wühlischstraße 58 – Bahnhof Ostkreuz



KURT *Rautenberg* Telefon 53 907 49
DAS FACHGESCHÄFT FÜR TECHN. SPIELWAREN
Modelleisenbahnen u. Zubehör / Techn. Spielwaren
Piko-Vertragswerkstatt Kein Versand
BERLIN NO 55, Greifswalder Str. 1, Am Königstor



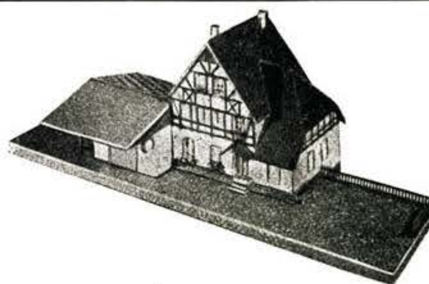
Moderne Straßenleuchten

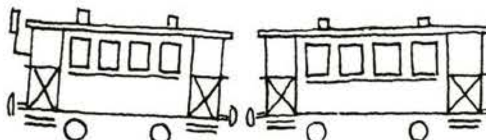
für die Ausgestaltung Ihrer Modelleisenbahnanlage, 1-, 2- und 3armig,
Baugröße TT und H0, 16 Volt,
sowie
Lichtsignale – Formsignale – Signalbrücken
durch Ihr Fachgeschäft von

„Sachsenmeister"
Metallbau
KURT MÜLLER KG, MARKNEUKIRCHEN (SACHSEN)

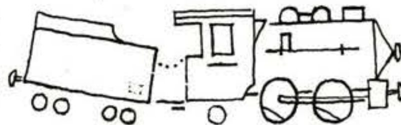


OWO-MODELLE
BEWÄHRT
BEGEHRT!





Bitte fordern Sie unseren umfangreichen Katalog an.
Preis: MDN 1,20
zuzügl. -,05 Porto



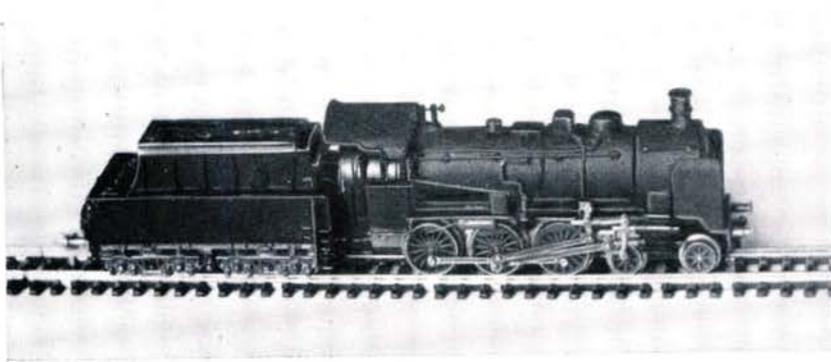
Unser Angebot umfaßt ein reichhaltiges Sortiment der verschiedensten H0- und TT-Modelle sowohl im Fertigbau als auch in zusammenstellbaren Bausätzen. Alle OWO-Modelle zeichnen sich durch originalgetreue Gestaltung und moderne Farbgebung aus.

OWO-Vollplastik-Modelle kommen aus dem Erzgebirgischen Spielzeugland





VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik | Abt. OWO Spielwaren | Olbernhau/Erzgeb



1

Bilder 1 und 2 In der Nenngröße TT bastelte sich Herr Stanislav Noll aus Prag eine Dampflok der Baureihe 38^{10-40} (Antrieb durch Zeuke-Motor) und eine Lok der Baureihe E 44 (Antrieb durch Piko-Motor aus der BR 23).

Fotos: S. Noll, Prag

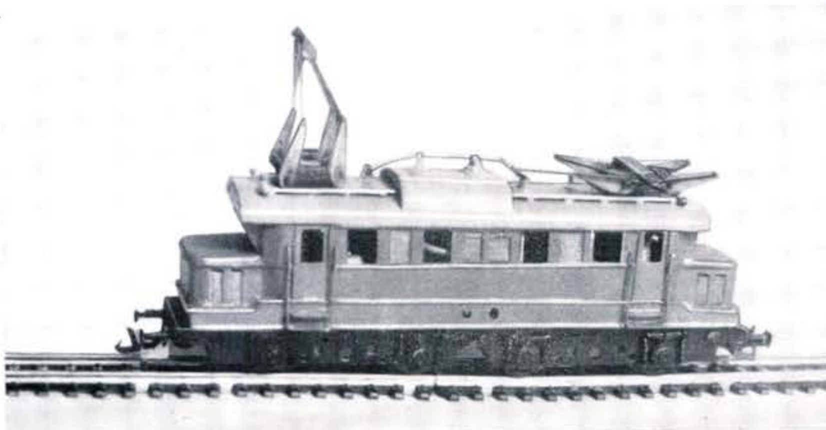
Bild 3 Einen H0-Mädrescher aus Konservenbüchsenblech und handelsüblichen Teilen (Räder) baute Herr Otto Hildebrandt, Berlin. Die Zahnräder stammen aus einer alten Armbanduhr, während für die Riemenscheiben Druckknöpfe und Nieten verwendet wurden.

Foto: G. Matheisen, Berlin

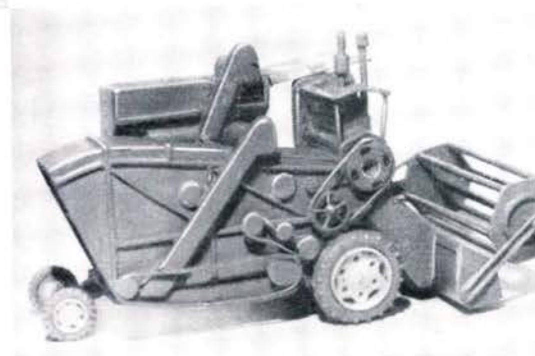
Bild 4 Auf ein Fahrgestell der Baureihe 81 wurde das H0-Modell der Neubaulok der Baureihe 65^{10} aufgebaut. Als Antrieb ist der Piko-Topfmotor beibehalten worden. Die Dienstmasse beträgt 500 g. Der Erbauer ist Herr Günter Bucher aus Oberlungwitz/Sachsen.

Foto: G. Bucher, Oberlungwitz/Sa.

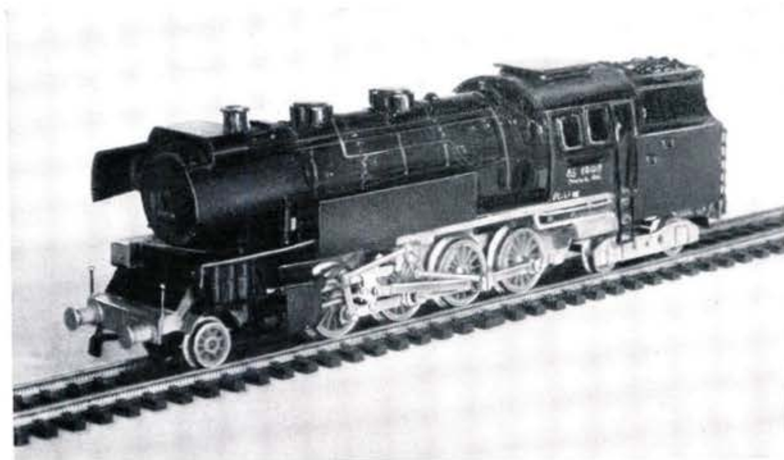
Selbst gebaut...



2



3



4


W 9
420